

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP. HỒ CHÍ MINH**

---000---

BÙI HỮU QUYỀN

**GIẢI PHÁP QUẢN LÝ VÀ BÌNH ỔN
THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU TẠI VIỆT NAM**

LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

TP. Hồ Chí Minh – năm 2011

**BỘ GIAO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ TP. HỒ CHÍ MINH**

---000---

BÙI HỮU QUYỀN

**GIẢI PHÁP QUẢN LÝ VÀ BÌNH ỔN
THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU TẠI VIỆT NAM**

Chuyên ngành: Tài chính doanh nghiệp

Mã số : 60.31.12

LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

Người hướng dẫn khoa học: PGS – TS Nguyễn Thị Ngọc Trang

TP. Hồ Chí Minh – năm 2011

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Những thông tin và nội dung nêu trong đề tài đều dựa trên nghiên cứu thực tế và hoàn toàn đúng với nguồn trích dẫn.

Tác giả đề tài: Bùi Hữu Quyền

MỤC LỤC

oOo

Danh mục chữ viết tắt

Danh mục các bảng biểu

Danh mục các biểu đồ

PHẦN MỞ ĐẦU Trang 1

CHƯƠNG 1: XĂNG DẦU VÀ CÁC MÔ HÌNH QUẢN LÝ GIÁ..... 3

1.1. Xăng dầu và vai trò của xăng dầu trong nền kinh tế 3

1.1.1. Tổng quan về xăng dầu 3

1.1.1.1. Dầu mỏ 3

1.1.1.2. Xăng dầu và các sản phẩm chế biến từ dầu mỏ..... 3

1.1.1.3. Sự hình thành và phát triển của thị trường xăng dầu 4

1.1.2. Vai trò của xăng dầu trong nền kinh tế và xã hội..... 4

1.2 Quản lý nhà nước về giá 5

1.2.1. Sự cần thiết của chính sách quản lý giá 5

1.2.2. Những nội dung cơ bản của việc quản lý giá xăng dầu 6

1.2.3. Các biện pháp điều tiết giá cả chủ yếu của nhà nước 7

1.3 Mô hình quản lý giá xăng dầu ở một số nước trên thế giới: 11

1.4 Bài học kinh nghiệm cho việc áp dụng tại Việt Nam..... 15

KẾT LUẬN CHƯƠNG I..... 17

CHƯƠNG II. THỰC TRẠNG CƠ CHẾ QUẢN LÝ GIÁ XĂNG DẦU TẠI VIỆT NAM..... 18

2.1 Diễn biến giá xăng dầu thế giới thời gian qua và tác động đến nền KT - XH

Việt Nam: 18

2.1.1 Diễn biến giá xăng dầu thế giới những năm gần đây 18

2.1.2 Tác động của sự biến động giá xăng dầu thế giới đến nền KT-XH Việt Nam .	24
2.1.2.1 Tác động đến giá xăng dầu tại Việt Nam	24
2.1.2.2 Tác động đến các ngành nghề	27
2.1.2.3 Tác động đến đời sống xã hội.....	29
2.2 Quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam	33
2.2.1 Đặc điểm thị trường xăng dầu Việt Nam	33
2.2.2 Cách thức quản lý giá xăng dầu tại Việt Nam hiện nay	35
2.2.2.1 Giai đoạn trước năm 2000	35
2.2.2.2 Giai đoạn từ năm 2000 đến ngày 16/09/2008 khi nhà nước chấm dứt bù lỗ..	37
2.2.2.3 Giai đoạn từ sau 16/09/2008 đến ngày 15/12/2009	38
2.2.3.4 Giai đoạn từ 15/12/2009 đến nay.....	40
2.2.3 Đánh giá chính sách quản lý giá xăng dầu của Việt Nam thời gian qua	44
2.2.3.1 Những thành công đã đạt được.....	44
2.2.3.2 Những mặt tồn tại	46
KẾT LUẬN CHƯƠNG II	49

CHƯƠNG III: GIẢI PHÁP QUẢN LÝ GIÁ XĂNG DẦU TRONG VIỆC BÌNH ỔN THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM..... 51

3.1 Nhận định xu hướng giá xăng dầu thời gian tới:.....	51
3.1.1 Xu hướng giá dầu thế giới.....	51
3.1.2 Dự báo tình hình giá xăng dầu ở Việt Nam trong thời gian tới	55
3.2 Bài toán giá xăng dầu và cơ chế bình ổn giá ở Việt Nam.....	58
3.3 Một số giải pháp kiến nghị đối với Chính phủ và các doanh nghiệp.....	58
3.3.1 Về phía Chính phủ	58
3.3.1.1 Nhóm giải pháp về nguồn cung	58
3.3.1.1.1 Chiến lược ổn định nguồn cung xăng dầu.....	58
3.3.1.1.2 Các biện pháp cụ thể	59
3.3.1.2 Nhóm giải pháp về hệ thống phân phối	61
3.3.1.2.1 Chính sách điều hành hệ thống phân phối.....	61
3.3.1.2.2 Các biện pháp cụ thể	62

3.3.1.3 Nhóm giải pháp về phía người tiêu thụ.....	64
3.3.1.4 Nhóm giải pháp về cơ chế quản lý giá	64
3.3.1.4.1 Quỹ bình ổn giá.....	64
3.3.1.4.2 Thực hiện quản lý tập trung thông qua một đầu mối.....	66
3.3.1.4.3 Hoàn thiện cơ chế quản lý giá	66
3.3.1.4.4 Hoàn thiện chính sách giá, thuế, phụ thu	67
3.3.1.4.5 Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của nhà nước.....	68
3.3.2 Về phía doanh nghiệp	69
3.3.2.1 Nâng cao ý thức và hiểu biết về phòng ngừa rủi ro.....	69
3.3.2.2 Nâng cao năng lực tài chính, năng lực cạnh tranh.....	70
KẾT LUẬN CHƯƠNG III.....	72
KẾT LUẬN ĐỀ TÀI.....	74
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	75

DANH MỤC CÁC BẢNG, BIỂU

Bảng 2.1: Các nước có trữ lượng dầu lớn nhất thế giới	19
Bảng 2.2: Giá xăng dầu bán lẻ bình quân tại Việt Nam từ 2007 – 2011.....	26
Bảng 2.3: Tỷ trọng đầu vào xăng dầu đối với một số ngành.....	30
Bảng 2.4: Ảnh hưởng tăng giá xăng dầu đến một số ngành trong rổ CPI.....	31
Bảng 2.5: Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu đến CPI	31
Bảng 2.6: Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu đến dân cư theo mức thu nhập	32
Bảng 2.7: Thuế nhập khẩu qua một số lần điều chỉnh từ 2009 đến nay.....	41

DANH MỤC CÁC HỢP

Hợp 3.1: Nhóm giải pháp nguồn cung.....	58
Hợp 3.2: Nhóm giải pháp về hệ thống phân phối	61
Hợp 3.3: Nhóm giải pháp về cơ chế quản lý giá.....	64

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ, SƠ ĐỒ, ĐỒ THỊ

Hình 1.1: Minh họa tác động của giá trần.....	8
Hình 1.2: Minh họa tác động của giá sàn	9
Hình 1.3: Minh họa tác động của thuế nhập khẩu.....	10
Hình 2.1: Biến động giá dầu thô qua các năm từ 1970 – 2011.....	18
Hình 2.2: Sụt giảm giá dầu từ sau 01/07/2008 đến 01/07/2009.....	21
Hình 2.3: Giá dầu thô từ sau tháng 07/2009 đến hết quý 02/2010	22
Hình 2.4: Biểu đồ giá dầu và các sản phẩm xăng dầu năm 2010 và 2011	22
Hình 2.5: Biến động giá bán lẻ xăng dầu tại Việt Nam.....	27
Hình 2.6: Biểu đồ tác động của tăng giá xăng dầu đến mức sống dân cư.....	32
Hình 2.7: Lược đồ tác động của việc tăng giá xăng dầu	33
Hình 3.1: Nhu cầu dầu thế giới đến năm 2035	51
Hình 3.2: Cung dầu mỏ của các nước OPEC đến 2030	52
Hình 3.3: Cung dầu mỏ của các nước ngoài OPEC	52
Hình 3.4: Cung dầu mỏ thế giới giữa OPEC và ngoài OPEC	53

Hình 3.5: Mất cân đối cung – cầu dầu mỏ trên thế giới	53
Hình 3.6: 03 kịch bản giá dầu của EIA.....	54
Hình 3.7a: nhu cầu tiêu thụ xăng dầu Việt Nam đến 2020.....	55
Hình 3.7b: nhu cầu tiêu thụ xăng dầu Việt Nam đến 2050	56
Hình 3.8: Cung cầu sản phẩm lọc dầu ở Việt Nam đến năm 2020.....	57
Hình 3.9: Các yêu cầu của bài toán bình ổn giá xăng dầu tại Việt Nam.....	58

---000---

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Lý do chọn đề tài

Một thực tế rõ ràng là tất cả các ngành trong nền kinh tế đều chịu ảnh hưởng to lớn của ngành xăng dầu. Khi giá xăng dầu biến động, chắc chắn giá cả các mặt hàng khác cũng sẽ biến động theo, từ đó gây tác động đến tính ổn định của nền kinh tế và đặc biệt là tác động trực tiếp đến đời sống của người dân.

Trong bối cảnh giá cả xăng dầu biến động mạnh như hiện nay, việc bình ổn giá là vấn đề hàng đầu trong chiến lược ổn định, phát triển kinh tế, kiềm chế lạm phát.

Việt Nam tuy là đất nước có dầu mỏ nhưng lại phải nhập khẩu gần như 100% các sản phẩm xăng dầu để phục vụ nhu cầu trong nước. Điều này khiến giá xăng dầu trong nước phụ thuộc chặt chẽ vào giá xăng dầu thế giới. Bất chấp những nỗ lực rất lớn của Chính phủ trong việc đổi mới cơ chế điều hành giá xăng dầu, hạn chế sự phụ thuộc vào giá thế giới thông qua việc tự sản xuất các sản phẩm lọc hóa dầu, giá xăng dầu vẫn không ngừng biến động mạnh gây khó khăn cho các doanh nghiệp lẫn người dân. Điều này một lần nữa đã đặt vấn đề với cơ chế quản lý giá xăng dầu hiện nay.

Luận văn “quản lý giá xăng dầu trong việc bình ổn thị trường xăng dầu tại Việt Nam” sẽ đưa ra những nhận định và giải pháp kiến nghị cho những vấn đề trên.

2. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng trực tiếp của đề tài là giá dầu thô, giá xăng dầu, giới hạn trong các ngành xăng dầu thông thường của đời sống.

Luận văn nghiên cứu biến động giá xăng dầu thế giới, tác động của nó đến nền kinh tế xã hội Việt Nam; cách thức quản lý giá xăng dầu của một số quốc gia và tại Việt Nam từ đó đề xuất mô hình phù hợp góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước.

3. Phương pháp nghiên cứu

Luận văn vận dụng phép duy vật biện chứng, các phương pháp suy luận logic, phương pháp thống kê, tổng hợp, phân tích đánh giá.

Nguồn dữ liệu được lấy từ các công bố chính thức của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền, báo cáo của NHNN, NHTM, các báo, tạp chí chuyên ngành tài chính –

ngân hàng, các website thông tin của nhà nước, Bộ ngành và các tổ chức tiền tệ, tài chính thế giới (IMF, WB, ..).

4. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài nghiên cứu

Về mặt chuyên ngành, luận văn trình bày tổng quan các lý luận cơ bản về xăng dầu, quản lý giá; phân tích tình hình thị trường xăng dầu thế giới, mô hình quản lý giá ở một số quốc gia trên thế giới.

Về mặt thực tiễn, luận văn phân tích tình hình biến động giá xăng dầu tại Việt Nam thời gian qua; đánh giá hiệu quả chính sách quản lý giá của Việt Nam, phân tích nguyên nhân của những mặt hạn chế.

Kết quả nghiên cứu của luận văn đưa ra những kiến nghị với Chính phủ và các doanh nghiệp ngành xăng dầu nhằm thiết lập mô hình hiệu quả nhất trong việc quản lý giá góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước.

5. Kết cấu của luận văn

Ngoài phần mở đầu, phần kết luận và các phụ lục, nội dung của luận văn chia làm ba phần như sau:

Chương 1: Xăng dầu và các mô hình quản lý giá xăng dầu.

Chương 2: Thực trạng quản lý giá xăng dầu tại Việt Nam.

Chương 3: Giải pháp quản lý giá xăng dầu nhằm góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước.

CHƯƠNG I

XĂNG DẦU VÀ CÁC MÔ HÌNH QUẢN LÝ GIÁ

1.1. Xăng dầu và vai trò của xăng dầu trong nền kinh tế

1.1.1. Tổng quan về xăng dầu ¹

1.1.1.1. Dầu mỏ

Năm 1859, dòng chất lỏng màu đen lần đầu tiên được khai thác ở Hoa Kỳ, từ loại chất lỏng kỳ diệu này, người ta đã điều chế ra hàng loạt các sản phẩm phục vụ cho mọi mặt của đời sống kinh tế xã hội, đặc biệt trong ngành công nghiệp năng lượng. Kể từ lúc đó, nhân loại biết rằng đây sẽ là loại tài nguyên ảnh hưởng sâu rộng đến toàn thế giới. Nó được gọi là **dầu mỏ**.

1.1.1.2. Xăng dầu và các sản phẩm chế biến từ dầu mỏ

Xăng dầu là một trong những sản phẩm được chế biến từ dầu mỏ. Từ khi được phát hiện tới nay, xăng dầu vẫn giữ vị trí độc tôn trong các nguồn năng lượng trên thế giới. Ngày nay, gần như toàn bộ các loại phương tiện giao thông vận tải, máy móc công nghiệp đều sử dụng nhiên liệu xăng dầu. Hiện nay, có rất nhiều loại năng lượng khác nhau đã được ứng dụng như điện, gió, hạt nhân, ... nhưng vẫn chưa có loại nào đủ khả năng thay thế cho xăng dầu.

Trên thị trường hiện nay có nhiều loại xăng như A83, A92, A95, A97, A98 được phân loại dựa trên chỉ số octan (02 số cuối trong tên của từng loại xăng ám chỉ tỷ lệ octan trong loại xăng đó), chỉ số octan càng cao thì chất lượng xăng càng tốt. Mỗi loại động cơ thích hợp với 01 hoặc một số loại xăng nhất định. Xăng được dùng để chạy các loại động cơ đốt trong như ô tô, máy bay (TC1, ZA1, ...), máy phát điện, xe máy, ...

Bên cạnh xăng, dầu cũng có nhiều loại như dầu DO (diezen), dầu KO (dầu hỏa) và FO (dầu mazut hay dầu cặn). Dầu DO dùng chạy các loại động cơ có công suất lớn, tốc độ chậm, các loại máy móc công nghiệp. Dầu KO có độ nhớt ít hơn dầu DO, cháy sáng và tỏa nhiệt hơn, được dùng làm chất đốt, làm dung môi cho các ngành công nghiệp. Dầu FO màu đen, quánh, độ nhớt cao, dùng làm nhiên liệu cho các loại động

¹ Bồi dưỡng nâng bậc kỹ thuật xăng dầu (2006), Bộ Thương Mại

cơ công suất lớn, các loại lò công nghiệp (đơn vị đo lường được tính theo kg, tấn thay vì lít như các loại dầu khác).

Ngoài ra còn có các loại sản phẩm khác từ dầu mỏ như dầu nhờn (dùng bôi trơn, làm sạch, chống ăn mòn kim loại, ... không dùng làm nhiên liệu), khí đốt – một dạng nhiên liệu ở thể khí – dùng rộng rãi trong các hộ gia đình để nấu ăn, sưởi ấm, hàn cắt, nhiên liệu ô tô, ... đặc biệt là dùng trong sản xuất MTBE – một hợp chất làm tăng chỉ số octan xăng, thay thế cho chì.

Từ dầu mỏ, nhiều sản phẩm khác được sản xuất phục vụ đời sống mà ít ai ngờ đến, điển hình là phân bón và mỹ phẩm. Hiện nay, Tập đoàn Dầu khí quốc gia Việt Nam sở hữu 01 Công ty thành viên chuyên sản xuất phân bón cung cấp cho ngành nông nghiệp Việt Nam từ nguồn nguyên liệu dầu mỏ, thương hiệu này đã trở nên phổ biến và được tin dùng rộng rãi trong bà con nông dân (Đạm Phú Mỹ).

1.1.1.3. Sự hình thành và phát triển của thị trường xăng dầu ²

Thị trường xăng dầu được hình thành khi các sản phẩm từ dầu mỏ được giao dịch mua bán. Đó là nơi mà các sản phẩm lọc hóa dầu được mua bán, chuyển nhượng.

Từ những hành vi mua bán thông thường, cùng với sự phát triển mạnh mẽ các ứng dụng của xăng dầu, thị trường xăng dầu ngày càng đạt đến những bước phát triển như vũ bão. Trên cả thị trường tập trung và phi tập trung, giao dịch các sản phẩm xăng dầu luôn sôi nổi và giá trị giao dịch luôn vô cùng lớn.

Với lượng tiền giao dịch hàng năm lên tới hàng ngàn tỷ dollars Mỹ, thị trường xăng dầu thế giới đóng một vai trò rất quan trọng trong nền kinh tế thế giới. Nó không chỉ mang lại nguồn thu ngân sách khổng lồ cho các quốc gia mà còn là mặt hàng chiến lược trong các chính sách quản lý kinh tế của nhà nước. Chính vì vậy, bản thân thị trường xăng dầu luôn bất ổn định. Một biến động trong giá dầu có thể gây ra những tác động khó lường đối với nền kinh tế.

Sự ảnh hưởng sâu rộng của xăng dầu đến mọi mặt của nền kinh tế xã hội đã hình thành nên các công cụ giúp phòng ngừa các rủi ro do thị trường này đem lại. Các công cụ phái sinh ngày càng đem lại hiệu quả to lớn và chính các công cụ này lại hình thành nên những thị trường xăng dầu theo kiểu mới: thị trường giao sau xăng dầu, thị trường kỳ hạn xăng dầu, ...

1.1.2. Vai trò của xăng dầu trong nền kinh tế và xã hội ²:

² Phát triển thị trường xăng dầu Việt Nam đến năm 2020 – TS. Trần Hiệp Thương

Tất cả các ngành trong nền kinh tế đều có liên quan đến xăng dầu. Từ công nghiệp, nông nghiệp, giao thông vận tải, sinh hoạt dân cư, ... đều cần đến nhiên liệu xăng dầu và các chế phẩm khác từ dầu mỏ. Xăng dầu cung cấp năng lượng cho các hoạt động sản xuất, kinh doanh, dân sinh, an ninh quốc phòng; là yếu tố quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội mỗi quốc gia

Các quốc gia trên thế giới đều có nhu cầu tiêu thụ xăng dầu rất lớn, lượng tiêu thụ bình quân đầu người cao thuộc các nước có nền kinh tế phát triển. Nguyên nhân do kinh tế càng phát triển, các lĩnh vực sản xuất, vận tải, công nghiệp... càng cần tiêu thụ nhiều. Hơn nữa, mức sống của người dân cao làm tăng nhu cầu sử dụng các trang thiết bị hiện đại sử dụng năng lượng hoặc các phương tiện giao thông cho hoạt động đi lại, du lịch...

Có thể nói xăng dầu như máu huyết của nền kinh tế. Khi sự lưu thông máu huyết này bị ách tắc hoặc thay đổi bất thường thì chắc chắn các bộ phận khác của nền kinh tế từ đó mà bất ổn định theo. Một quốc gia đảm bảo được an ninh xăng dầu sẽ là một quốc gia có sức mạnh kinh tế.

Ngoài ý nghĩa kinh tế, xăng dầu nói riêng và dầu mỏ nói chung còn mang một ý nghĩa chiến lược quốc phòng to lớn. Những xung đột ở khu vực Trung Đông hay những tranh chấp ở Biển Đông hiện nay giữa các quốc gia đều có nguồn gốc sâu xa là dầu mỏ. Đất nước có nguồn dầu mỏ và công nghiệp lọc hóa dầu phát triển sẽ có vị thế quốc phòng vững mạnh.

1.2 Quản lý nhà nước về giá³

1.2.1 . Sự cần thiết của chính sách quản lý giá

Mọi nhà nước chấp nhận cơ chế thị trường và muốn phát triển nền kinh tế nước mình vận động theo cơ chế thị trường đều phải thực hiện sự điều tiết vĩ mô đối với nền kinh tế. Điều tiết giá cả của nhà nước là một trong những khâu chính trong hoạt động điều tiết kinh tế vĩ mô tổng thể của nhà nước vì giá cả là phạm trù tổng hợp có ảnh hưởng và chịu ảnh hưởng của hầu hết các tham số kinh tế vĩ mô. Xăng dầu không nằm ngoài quy luật này. Ngày nay, sự điều tiết kinh tế vĩ mô của nhà nước theo cơ chế thị trường là một tất yếu khách quan nhằm hạn chế bớt những tác động tiêu cực và khơi dậy những tiềm năng, phát huy thế mạnh sẵn có của thị trường, sự điều tiết giá cả do đó cũng không thể thiếu được. Điều tiết giá cả là một trong những công cụ có tính

³ Lưu Húc Minh - Mậu Đại Văn - Quản lý giá cả trong nền kinh tế thị trường - Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia

quyết định đảm bảo sự thành công của các hoạt động điều tiết khác và của hoạt động điều tiết kinh tế vĩ mô nói chung của nhà nước.

Cơ chế giá hiện nay đang chuyển dần sang cơ chế thị trường, điều tiết giá cả của nhà nước là hoạt động không thể thiếu được nhằm khắc phục khuyết tật của thị trường và góp phần khai thác tốt nguồn lực quốc gia. Đây cũng là một trong những lý do khách quan đòi hỏi nhà nước thực hiện sự điều tiết giá cả. Trong điều kiện ngày nay, chế độ định giá tự do mặc dù còn có vai trò tích cực, thậm chí là quyết định nhưng nó cũng dẫn đến nhiều hiện tượng tiêu cực. Tình trạng dùng các thủ đoạn trong định giá, độc quyền là những hiện tượng đã gây không ít thiệt hại cho các nền kinh tế. Thực tiễn ở các nước kinh tế thị trường cho thấy, nếu để cho thị trường tự do quá nhiều quyền định đoạt giá thì có nguy cơ dẫn đến suy thoái và khủng hoảng. Những khuyết tật của thị trường tự do, các cuộc suy thoái đã làm lung lay nền tảng của nhà nước, buộc nhà nước phải tìm cách đối phó bằng con đường kinh tế. Đó là giá cả. Nhà nước không chỉ tìm cách khắc phục những khuyết tật của chế độ định giá tự do mà còn cần tác dụng vào giá cả nhằm khai thác hết những tiềm năng của nền kinh tế.

Hơn nữa, hội nhập kinh tế đang trở thành một xu hướng lớn và tất yếu khách quan. Chính vì vậy, chính sách kinh tế của mỗi nước phụ thuộc lớn vào các hoạt động đối ngoại, chính sách kinh tế của các nước khác. Trong điều kiện đó, nếu nhà nước không thực hiện điều tiết giá cả thì sẽ ảnh hưởng đến quan hệ đối ngoại của nhà nước. Mặt khác, nhà nước sẽ bị thua thiệt trong quan hệ kinh tế đối ngoại và thị trường hoạt động tự phát của nước này không thể cạnh tranh với thị trường có sự điều tiết của nhà nước khác. Nếu nhà nước không có chính sách trợ giá đối với các công ty còn yếu trong cạnh tranh với công ty nước ngoài hoặc không có hệ thống hàng rào thuế quan (tác động đến sự hình thành giá) thì các doanh nghiệp trong nước không thể tồn tại được. Do đó chỉ xét trên quan hệ kinh tế đối ngoại và chính sách đối ngoại nói chung đã thấy sự cần thiết phải điều tiết giá của nhà nước.

Trong mọi quốc gia, giá xăng dầu là một trong những nhân tố có ảnh hưởng trực tiếp đến đời sống của các tầng lớp khác nhau. Một khi nó có ảnh hưởng nghiêm trọng đến đời sống của người dân thì việc đấu tranh đòi nhà nước phải điều chỉnh giá là dễ hiểu.

1.2.2. Những nội dung cơ bản của việc quản lý giá xăng dầu ⁴

⁴ Phạm Ngọc Giản - Chính sách và giá xăng dầu ở Việt Nam - Tạp chí dầu khí số 8/2004.

Quản lý giá xăng dầu là một câu chuyện phức tạp, đòi hỏi sự linh hoạt, khoa học và khác nhau ở mỗi quốc gia. Không có một khuôn mẫu cho việc quản lý điều hành giá xăng dầu, tuy nhiên, từ các mô hình ở một số quốc gia phát triển, đều đảm bảo các nội dung sau:

- Nhà nước quản lý ngành xăng dầu thông qua các quy định pháp lý cụ thể.
- Quản lý nhà nước tập trung thông qua một Cơ quan quản lý. Cơ quan này có nhiệm vụ hoạch định chiến lược phát triển ngành và thực hiện các chức năng quản lý nhà nước một cách tách biệt.
- Nhà nước thực hiện kiểm soát chặt chẽ giá ở tất cả mọi khâu hoặc bằng can thiệp trực tiếp nhằm làm ổn định thị trường, tránh những “ cú sốc ” cho nền kinh tế nhất là khi thị trường dầu mỏ có biến động lớn.
- Nhà nước bảo hộ các nhà máy lọc dầu trong nước.
- Nhà nước bảo hộ các doanh nghiệp xăng dầu trong nước trong những giai đoạn nhất định, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp này trở nên lớn mạnh, nắm giữ những vị trí then chốt trong khâu lọc dầu và bán lẻ. Chỉ sau khi các doanh nghiệp này đáp ứng được những yêu cầu chiến lược của nhà nước, nhà nước mới thực thi chính sách mở cửa.
- Chính sách và cơ chế quản lý điều hành nhà nước trong lĩnh vực xăng dầu vừa chặt chẽ vừa rõ ràng, minh bạch. Trong khâu phân phối nội địa, nhà nước duy trì độc quyền nhà nước nhưng không thực hiện độc quyền doanh nghiệp nhà nước. Mọi thành phần kinh tế đều được tham gia kinh doanh phân phối xăng dầu nếu có đủ điều kiện và phải tuân thủ theo pháp luật.

Tùy vào tình hình cụ thể, mỗi quốc gia sẽ có những bước đi khác nhau trong tiến trình quản lý giá xăng dầu.

1.2.3. Các biện pháp điều tiết giá cả chủ yếu của nhà nước

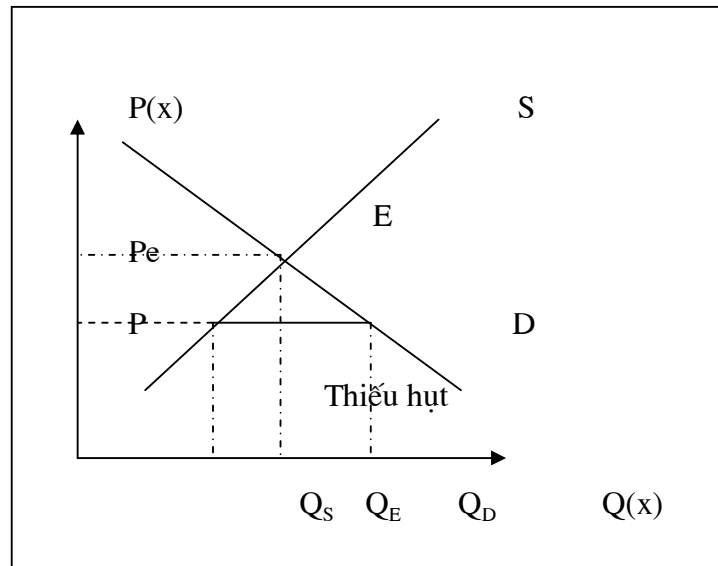
1.2.3.1 Định giá

Định giá là việc nhà nước dùng công cụ hành chính để tác động vào mức giá và hướng sự vận động của giá về phía giá trị. Vì giá trị kinh tế cũng là một đại lượng luôn biến đổi nên định giá bao gồm cả định giá cố định và định giá biến đổi. Định giá có thể thực hiện dưới các dạng sau:

- **Giá cứng:** Nhà nước quy định mức giá chuẩn cho một số mặt hàng nào đó. Trên thị trường, mọi doanh nghiệp và cá nhân đều phải mua, bán theo mức này. Biện pháp này được áp dụng chủ yếu đối với các mặt hàng có ý nghĩa quan trọng đối với nền kinh tế quốc dân và có thể gây chấn động lớn cho hệ thống giá khi nó biến đổi như xăng dầu, điện, nước...

- **Giá trần:** Giá trần là hình thức mà nhà nước quy định mức giá tối đa của một hàng hoá nào đó. Khi đặt giá trần, chính phủ muốn ngăn chặn không cho mức giá vượt quá cao nhằm bảo vệ lợi ích cho một nhóm người có thu nhập thấp. Song, thông thường mức giá đó lại thấp hơn mức giá thị trường và gây ra hiện tượng thiếu hụt như hình 3. Giả sử $P(x)$ là giá mặt hàng X và $Q(x)$ là sản lượng mặt hàng này. P_E là mức giá cân bằng giữa cung và cầu. Nhà nước đặt mức giá P , khi đó lượng cầu Q_D sẽ vượt quá cung Q_S và gây ra hiện tượng thiếu hụt trên thị trường.

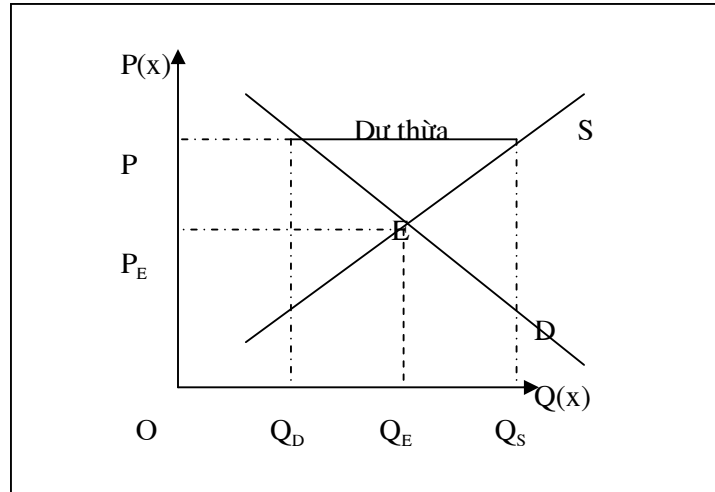
Hình 1.1. Minh họa tác động của giá trần



- **Giá sàn:** Giá sàn là việc nhà nước quy định mức giá tối thiểu về một mặt hàng nào đó. Trên thị trường, các nhà kinh doanh có thể mua bán với mức giá cao hơn mức giá sàn một cách tùy ý, nhưng nhất định không được thấp hơn mức giá sàn. Tương tự đối với mức giá $P(x)$ và sản lượng $Q(x)$ của mặt hàng X , khi mức giá sàn được nhà nước quy định là P , lượng cung sẽ là Q_S song cầu chỉ là Q_D do đó sẽ thừa ra một lượng là $Q_S - Q_D$. Điều này dẫn đến hiện tượng dư thừa. Như vậy sự can thiệp của

nhà nước vào thị trường dưới hình thức giá trần hay giá sàn đều dẫn tới sự dư thừa hay thiếu hụt ở các mức giá quy định. Do vậy, các hình thức định giá khác đã được đưa ra.

Hình 1.2. Minh họa tác động của mức giá sàn



- **Giá khung:** Nếu nhà nước qui định cả mức giá trần và mức giá sàn cho một loại hàng hoá nào đó thì đây được gọi là quy định theo mức giá khung.
- **Thẩm định chi phí (giá tính):** Đối với những mặt hàng mà giá cả rất khó tính và bị chi phối bởi nhiều nhân tố khác nhau thì sử dụng giá tính. Ở đây các nhà kinh doanh tự tính toán giá bán của mình dựa vào chi phí, sau đó các cơ quan quản lý giá duyệt và thẩm định lại chi phí.

1.2.3.2 Trợ giá

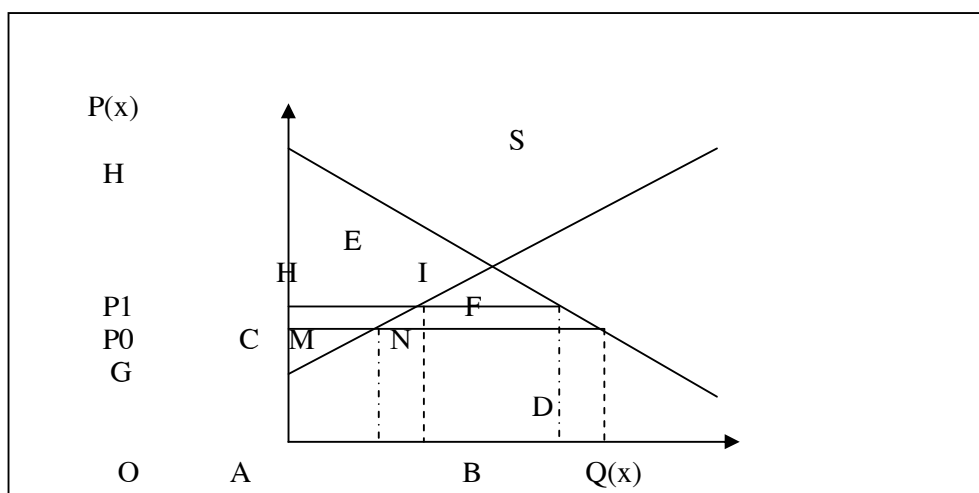
Trợ giá là hình thức nhà nước sử dụng các công cụ tài chính và tín dụng nhằm biến đổi mức giá theo tính toán của mình qua kênh ưu đãi. Cũng như biện pháp định giá, mục đích trợ giá là giữ cho mức giá cả hàng hoá gần sát với mức giá trị kinh tế, do đó hạn chế tổn thất về sản lượng ở mức nhỏ nào đó. Nhờ có trợ giá, giá cả có thể được giữ ở mức thấp hơn hoặc cao hơn mức giá cả của thị trường. Khi muốn phòng ngừa rủi ro người tiêu dùng, nhà nước sẽ giữ mức giá cả thấp hơn mức giá thị trường, song đồng thời phải thực hiện ưu đãi cho người sản xuất. Ngược lại, nếu nhà nước muốn giữ cho mức giá cả cao hơn mức giá thị trường nhằm phòng ngừa rủi ro cho người sản xuất thì nhà nước phải có chính sách khuyến khích tiêu dùng để giá không bị giảm xuống dưới mức tính.

1.2.3.3 Thuế

Tăng hoặc giảm thuế là biện pháp quan trọng nhất của nhà nước đối với sự điều tiết giá cả. Thuế suất thường vận động thuận chiều với mức giá nên khi muốn tăng giá (trong một giới hạn khách quan nhất định) mặt hàng nào đó thì phải tăng thuế suất và ngược lại. Thuế vừa có tác động trực tiếp và vừa có tác động gián tiếp.

- Tác động trực tiếp của thuế là: thuế sẽ được hạch toán vào giá thành sản phẩm và ảnh hưởng lên mức giá.
- Tác động gián tiếp của thuế: thuế cao sẽ làm cho lợi nhuận của doanh nghiệp giảm nên doanh nghiệp sẽ giảm khối lượng sản xuất để chuyển sang hình thức kinh doanh khác. Ngược lại, nếu thuế suất giảm thì lợi nhuận của doanh nghiệp sẽ cao hơn và doanh nghiệp sẽ gia tăng sản lượng.

Hình 1.3. Minh họa tác động của thuế nhập khẩu



Xét mô hình phân tích cân bằng thuế quan cho một nước nhỏ nhập khẩu. Gọi $P(x)$ là giá mặt hàng X và $Q(x)$ là sản lượng mặt hàng X . P_0 là giá mặt hàng X khi không có thuế nhập khẩu. Khi đó sản xuất trong nước là OA , mức cầu trong nước là OB dẫn đến dư cầu một lượng AB . Sau khi đánh thuế nhập khẩu, mức giá của mặt hàng X tăng từ P_0 lên P_1 . Mức nhập khẩu giảm từ CF đến HI . Mức giá tăng lên làm ảnh hưởng đến người tiêu dùng nhưng nhà nước lại thu được một khoản $MHIH$ cho ngân sách. Như vậy thuế nhập khẩu làm mức giá tăng, lượng nhập khẩu giảm, làm giảm mức độ hội nhập của nền kinh tế quốc gia vào nền kinh tế thế giới.

1.3 Mô hình quản lý giá xăng dầu ở một số quốc gia trên thế giới:

Như đã trình bày, mỗi quốc gia khác nhau có chính sách khác nhau về quản lý giá xăng dầu. Kinh nghiệm của các nước, kể cả những nước phát triển hay đang phát triển đều vô cùng quý báu cho chúng ta trong điều hành giá xăng dầu.

1.3.1 Các quốc gia trong khối OPEC:

Tên gọi OPEC không xa lạ gì với thế giới. Tổ chức này có ảnh hưởng đặc biệt đến sự hình thành giá thế giới của dầu mỏ. Hiện nay, OPEC có 13 thành viên, đều là những quốc gia có trữ lượng dầu thô lớn và kim ngạch xuất khẩu dầu thô hàng đầu thế giới (OPEC chiếm 2/3 trữ lượng dầu thô thế giới và cung cấp trên 50% lượng dầu thô cho thế giới).

Chính sách quản lý giá của Khối này bao gồm 02 điểm chính: độc quyền quyết định giá và hạn ngạch sản xuất (khai thác). Tất cả các quốc gia đều thu được lợi nhuận đáng kể nhờ vào sự độc quyền về nguồn cung dầu mỏ do đó họ có thể tác động làm thay đổi mức giá bán theo hướng có lợi nhất.

Các quốc gia trong khối OPEC cùng thống nhất việc tăng giá hay giảm giá dầu mỏ nhằm thu lợi nhuận cao nhất trong mọi tình hình. Mục tiêu chính thức được ghi trong Hiệp ước thành lập của OPEC là bảo vệ lợi ích của các nước-thành viên; bảo đảm sự ổn định thị trường dầu thô, bao gồm các chính sách khai thác dầu mỏ, ổn định giá dầu mỏ và các sản phẩm dầu mỏ; bảo đảm cung cấp đều đặn dầu mỏ cho các nước khác; bảo đảm cho các nước thành viên nguồn thu nhập ổn định từ nguồn lợi dầu mỏ; xác định chiến lược khai thác và cung cấp dầu mỏ. Thật ra nhiều biện pháp được đề ra lại có động cơ bắt nguồn từ quyền lợi quốc gia, thí dụ như trong các cơn khủng hoảng dầu mỏ, OPEC chẳng những đã không tìm cách hạ giá dầu mà lại duy trì chính sách giá cao trong một thời gian dài.

OPEC có nhiệm vụ điều chỉnh hạn ngạch khai thác dầu mỏ của các nước thành viên và qua đó để khống chế giá dầu. Hội nghị các bộ trưởng phụ trách năng lượng và dầu mỏ thuộc tổ chức OPEC mỗi năm nhóm họp hai lần nhằm đánh giá thị trường dầu mỏ và đề xuất các biện pháp tương ứng bảo đảm việc cung cấp dầu trong tương lai. Bộ trưởng các nước thành viên thay nhau theo nguyên tắc luân phiên làm chủ tịch của tổ chức hai năm một nhiệm kỳ. OPEC là đề ra một chiến lược chung về dầu mỏ nhằm để giữ giá. OPEC dựa vào việc phân bổ hạn ngạch cho các thành viên để điều chỉnh

lượng khai thác dầu, tạo ra khan hiếm hoặc dư thừa giả tạo nhằm qua đó có thể tăng, giảm hoặc giữ giá dầu ổn định. Có thể coi OPEC như là một liên minh độc quyền luôn tìm cách giữ giá dầu ở mức có lợi nhất cho các thành viên.

1.3.2 Nhật Bản

Là một quốc gia không có tài nguyên dầu mỏ, phải phụ thuộc hoàn toàn vào nguồn dầu mỏ nhập khẩu lại thường xuyên gánh chịu thiên tai, Nhật Bản lại đạt được những thành công kỳ diệu về phát triển kinh tế khiến cả thế giới phải khâm phục. Trong việc quản lý giá xăng dầu, Nhà nước Nhật Bản can thiệp sâu rộng và chặt chẽ. Nhiều đạo luật được ban hành như Luật kinh doanh xăng dầu, Luật doanh nghiệp phát triển dầu khí, ... chi phối mạnh mẽ hoạt động của các công ty xăng dầu. Tuy là nước không có tài nguyên dầu mỏ, nhưng Nhật Bản lại sở hữu rất nhiều các nhà máy lọc dầu, hoạt động xăng dầu chịu sự chi phối mạnh mẽ của nhà nước. Các nội dung chính trong điều hành giá xăng dầu của Nhật Bản bao gồm:

- Thống nhất quản lý thông qua Bộ Công nghiệp và Thương mại Nhật Bản. Đây là cơ quan nhà nước quản lý ngành dầu mỏ và các sản phẩm dầu.
- Nhà nước quản lý giá sản xuất cũng như giá bán lẻ;
- Nhà nước điều tiết lợi nhuận của các nhà máy lọc dầu;
- Thu nhiều loại thuế liên quan xăng dầu như: thuế nhập khẩu, thuế xăng dầu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế cầu đường tạm thời, ... đây cũng là những công cụ hỗ trợ hữu hiệu cho việc điều chỉnh giá cả.
- Quy định chặt hàng tồn kho của các công ty xăng dầu nhà nước lẫn tư nhân.
- Kiểm soát nguồn cung dầu thô đầu vào cho các nhà máy lọc dầu, hạn ngạch sản xuất đầu ra, thậm chí kiểm soát cả quy mô, đầu tư mới, đầu tư mở rộng các nhà máy lọc dầu, các trạm xăng, cây xăng.
- Hạn chế đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực lọc dầu;
- Không cho phép đầu tư nước ngoài tham gia phân phối và quảng bá.

Trước khi có những chính sách quản lý này, dưới chính sách bảo trợ của Mỹ, nước Nhật chưa thực sự coi trọng việc dự trữ xăng dầu. Việc nhập khẩu dầu mỏ và sản phẩm từ dầu mỏ như xăng dầu các loại từ các công ty dầu khí Mỹ, Anh, Hà lan không hề bị hạn chế hay gặp khó khăn. Lúc đó, Nhật chưa có chính sách phát triển các nhà máy lọc mà chỉ tập trung cho các nhà máy hoá dầu. Sau khi cuộc khủng hoảng dầu mỏ

thế giới lần thứ nhất diễn ra vào những năm 1971-1973, Chính phủ Nhật mới nhận ra được tính không an toàn năng lượng khi không có các nhà máy lọc dầu. Từ đó đến nay, Nhật rất quan tâm đến việc phát triển các nhà máy lọc dầu. Các công ty dầu nổi tiếng của Nhật như Nippon Oil, Mishubishi, Sumitomo... đều sở hữu nhiều nhà máy lọc dầu với sản lượng lớn cung cấp không chỉ cho nhu cầu của Nhật bản mà còn cho thị trường thế giới.

1.3.3 Indonesia:

Indonesia là quốc gia có trữ lượng dầu mỏ lớn nhất Đông Nam Á và là nước duy nhất của ASEAN có mặt trong khối OPEC (trước tháng 06/2008). Ở quốc gia này, giá xăng dầu do Chính phủ qui định bằng sắc lệnh của Tổng thống. Bởi vì đây là mặt hàng có kim ngạch xuất nhập khẩu lớn và giữ vai trò quan trọng đối với sản xuất của các ngành khác trong nền kinh tế quốc dân. Nguyên tắc định giá xăng dầu căn cứ vào giá thành, định mức thuế, có so sánh với mức giá của các quốc gia khác trong khu vực. Để làm cơ sở cho việc quyết định giá xăng dầu, công ty xăng dầu kê khai giá thành và đề nghị giá bán. Giá thành do công ty kê khai được thẩm vấn viên xem xét và chứng nhận. Việc định giá theo hình thức này giúp giá xăng dầu nhập khẩu ở trong nước của Indônêxia sát với mức giá của các quốc gia khác trên thế giới, giúp tránh được tình trạng buôn lậu xăng dầu như đang diễn ra ở các quốc gia khác trong khu vực. Giá xăng dầu do nhà nước quyết định, tùy tình hình mà tăng hay giảm giá kết hợp với biện pháp trợ giá, trợ cấp cho người dân để bù đắp khó khăn.

Tháng 10 năm 2005, chính phủ Indonesia đã tăng gấp đôi giá xăng (3.840 VNĐ/lít lên 7.040 VNĐ/lít), dầu diesel và dầu hoả (1.120 VNĐ/lít lên 3.200 VNĐ/lít) để giảm bù giá và tránh thâm hụt ngân sách. Họ đã lập quỹ bù giá 4.650 tỷ rupiah (465 triệu USD) và mỗi gia đình thuộc diện nghèo được nhận 300.000 rupiah (30 USD) mỗi tháng trong vòng 3 tháng liền để đối phó với giá nhiên liệu tăng. Chỉ những người có thu nhập thấp hơn 175.000 rupiah một tháng mới được xếp vào diện nghèo.

Đến năm 2008, Indonesia tiếp tục tăng giá xăng dầu nhằm cứu nền kinh tế tránh khỏi cuộc khủng hoảng. Giá xăng lúc này tăng lên mức 8.277 VNĐ/lít, dầu diesel 7.588 VNĐ/lít, dầu hỏa 3.449 VNĐ/lít. Vào thời điểm này, trợ cấp xăng dầu của Chính phủ Indonesia tăng từ 42 nghìn tỷ Rp lên 126,82 nghìn tỷ Rp, chiếm khoảng 12% tổng số 987,48 nghìn tỷ Rp chi tiêu ngân sách của Chính phủ.

Tuy nhiên, giá xăng dầu ở Indonesia vẫn thấp nhất châu Á . Hiện nay giá xăng khoảng 7.900 VND/1 lít, diesel 4.500 VND/1 lít do vậy nhà nước đã phải liên tục tiến hành bù giá. Trọng tâm bù giá ở Indonesia là cho dầu hoả vì đây là loại nhiên liệu mà đối tượng sử dụng là những người nghèo, một tập thể hết sức đông đảo, nhất là ở nông thôn. Đối với Indonesia khi giá dầu tăng cũng có nghĩa là doanh thu từ xuất khẩu dầu thô tăng và đây là nguồn tiền để giải quyết việc bù giá nhiên liệu. Tuy nhiên, từ năm 2008, sản lượng dầu thô Indonesia sụt giảm liên tục khiến quốc gia này đã trở thành nước nhập khẩu dầu hỏa, từ đó mâu thuẫn với quyền lợi của các quốc gia trong OPEC. Tháng 06/2008, Indonesia chính thức tuyên bố rút khỏi OPEC.

1.3.4 Trung Quốc:

Người láng giềng khổng lồ Trung Quốc có những nét tương đồng với Việt Nam, vì vậy kinh nghiệm quản lý xăng dầu ở quốc gia này cũng sẽ rất hữu ích cho chúng ta. Là quốc gia đông dân nhất thế giới, thời gian gần đây, Trung Quốc nổi lên như một siêu cường kinh tế của thế giới. Để duy trì tăng trưởng, Trung Quốc đã phải gia tăng tiêu thụ năng lượng và từ một nước xuất khẩu, Trung Quốc đã trở thành nước nhập khẩu dầu, số lượng ngày càng nhiều. Trung Quốc là nước tiêu thụ dầu và sản phẩm dầu đứng thứ hai trên thế giới, sau Mỹ với mức tiêu thụ đến 9,3 triệu thùng/ngày (tháng 02/2011).

Là nền kinh tế vừa sản xuất, xuất khẩu, vừa nhập khẩu xăng dầu hàng đầu thế giới, Trung Quốc đã thực thi những biện pháp quản lý giá xăng dầu hết sức chặt chẽ.

Cơ quan có thẩm quyền phê duyệt và công bố giá bán xăng dầu của Trung Quốc là Ủy ban cải cách và phát triển quốc gia Trung Quốc. Nhà nước Trung Quốc sử dụng các biện pháp kiểm soát giá, thu nhiều loại thuế, xếp kinh doanh xăng dầu vào kinh doanh có điều kiện, kiểm soát kế hoạch phân bố dầu thô trong nước, kế hoạch xuất khẩu, ...

Về kiểm soát giá: các biện pháp được thực thi như kiểm soát giá bán buôn, bán lẻ cũng như chênh lệch giữa hai loại giá này; kiểm soát giá bán dầu thô giữa các công ty khai thác và nhà máy lọc dầu.

Về thuế: nhiều loại thuế được ban hành như: thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng, thuế tiêu thụ xăng dầu, thuế tiêu thụ nhiên liệu tại địa phương, ...

Kinh doanh xăng dầu có điều kiện: quy định nghiêm ngặt việc cấp giấy phép kinh doanh xăng dầu, kiểm soát các tiêu chuẩn kỹ thuật, quy định kho chứa, dự trữ tối thiểu, hệ thống phân phối, ...

Cho đến nay, Trung Quốc vẫn chưa cho phép tự do hóa thị trường xăng dầu. Trước tình hình này, nhằm nâng cao khả năng cạnh tranh, hiệu quả hoạt động của các Công ty dầu khí, Trung Quốc đã tiến hành nhiều cải tổ tại các công ty này, đặc biệt là sự sáp nhập nhiều tập đoàn, công ty xăng dầu lớn thành một hoặc vài “siêu tập đoàn”. Hiện tại, Trung Quốc có SINOPEC ở khâu thượng nguồn và PETROCHINA ở khâu hạ nguồn, trong đó, PETROCHINA hiện đang là công ty lớn nhất thế giới với giá trị thị trường trên 1.000 tỷ USD, vượt qua cả EXXON Mobil của Mỹ.

Ngày 09/10/2011, sau các đợt tăng giá liên tục kể từ tháng 06/2010, giá xăng dầu Trung Quốc đã giảm 300 tệ (47 USD)/tấn. Giá xăng bán lẻ sẽ giảm 0,22 tệ (700 đồng)/lít và giá dầu diesel giảm 0,26 tệ (850 đồng)/lít. Như vậy, hiện giá xăng A97 ở Trung Quốc ở mức 8,1 tệ (26.400 đồng)/lít, giá dầu diesel 7,61 tệ (24.800 đồng)/lít.

1.4 Bài học kinh nghiệm cho việc quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam:

Qua phân tích một số nghiên cứu thực nghiệm về quản trị rủi ro giá xăng dầu và mô hình quản lý giá xăng dầu ở một số quốc gia, có thể đúc kết một số kinh nghiệm cho việc áp dụng ở Việt Nam như sau:

1. Cần đặc biệt chú ý chuỗi cung ứng xăng dầu, đây là nguồn gốc phát sinh các rủi ro đối với thị trường xăng dầu và cũng là nơi để nhà nước điều tiết thị trường. Một rủi ro xảy ra đối với chuỗi cung ứng có thể sẽ gây ra cuộc khủng hoảng toàn ngành, từ đó ảnh hưởng cả nền kinh tế. Việc quản trị rủi ro chuỗi cung ứng phải bắt đầu từ quy trình nhận diện rủi ro, phân tách các yếu tố, từ đó hình thành cây quyết định.

2. Ma trận rủi ro tập hợp các loại rủi ro chính mà một doanh nghiệp/tổ chức sẽ gặp phải trên thị trường. Mỗi doanh nghiệp cần xây dựng một ma trận rủi ro phù hợp cho mình, đánh giá tác động giữa các loại rủi ro đó để đưa ra chiến lược phòng ngừa hợp lý. Một chiến lược hedging rủi ro cơ bản sẽ đem lại hiệu quả lớn cho doanh nghiệp. Hedging rủi ro cơ bản được thực hiện giữa các loại hàng hóa khác nhau của cùng một mặt hàng và phải có cơ chế, khung pháp lý cho phép vận hành.

3. Nhà nước cần quản lý giá xăng dầu bằng những quy định cụ thể, rõ ràng;

4. Một cơ quan nhà nước duy nhất giữ vai trò đầu mối và chuyên về quản lý xăng dầu;

5. Nhà nước can thiệp sâu rộng vào thị trường xăng dầu, kiểm soát giá cả, hạn ngạch cũng như đầu tư mới, đầu tư mở rộng trong ngành xăng dầu;

6. Nhà nước bảo hộ các nhà máy lọc dầu, các doanh nghiệp xăng dầu trong nước; các quốc gia có hệ thống lọc hóa dầu phát triển sẽ thuận lợi hơn nhiều trong việc kiểm soát giá xăng dầu, giảm bớt sự phụ thuộc vào giá thế giới;

7. Các quốc gia phải nhập khẩu xăng dầu đều có hình thức trợ giá cho mặt hàng này dưới hình thức bù lỗ hoặc trợ cấp cho người dân. Khoản trợ giá ngày càng trở thành gánh nặng cho nền kinh tế khi giá xăng dầu ngày càng tăng cao.

8. Các chính sách đưa ra đều phải hết sức rõ ràng và phải được thực thi triệt để. Nhà nước tuy vẫn giữ thế độc quyền nhưng mọi thành phần kinh tế đều có thể tham gia kinh doanh xăng dầu khi đáp ứng được các yêu cầu luật định.

Có thể nói, con đường chung của các quốc gia để quản lý xăng dầu đều bắt đầu bằng sự quản lý chặt chẽ, sâu rộng của nhà nước, sau đó, sẽ dần dần tự do hóa thị trường xăng dầu. Tiến trình này khác nhau ở mỗi nước và một trong những yếu tố quyết định chính là việc xây dựng, hoàn thiện các nhà máy lọc hóa dầu.

---000---

KẾT LUẬN CHƯƠNG I

Chương I trình bày những nét cơ bản về xăng dầu, các sản phẩm xăng dầu, lược sử biến động giá xăng dầu thế giới; trình bày những nền tảng lý luận của quản lý nhà nước về giá, vai trò của các công cụ phái sinh và việc ứng dụng các công cụ phái sinh cơ bản trong phòng ngừa rủi ro. Các kết luận cơ bản có thể rút ra như sau:

1. Dầu mỏ là nguồn tài nguyên vô cùng quý giá, có ý nghĩa kinh tế sâu rộng và ý nghĩa chiến lược quốc phòng. Một sự thật khách quan là giá của mặt hàng này luôn luôn biến động. Bất kỳ sự biến động nào trong giá xăng dầu cũng sẽ ảnh hưởng sâu rộng đến toàn bộ nền kinh tế và cuộc sống của người dân. Chính vì vậy, việc quản lý giá của nhà nước đối với mặt hàng này là hết sức cần thiết. Bên cạnh đó, để đảm bảo tránh khỏi những rủi ro do sự biến động đó gây ra, các công cụ phái sinh sẽ là lựa chọn tuyệt vời cho các doanh nghiệp, những nhà đầu tư xăng dầu.

2. Việc quản lý giá của Nhà nước phải có hệ thống văn bản pháp lý chặt chẽ, linh hoạt, phù hợp với tình hình giá xăng dầu thế giới. Các biện pháp quản lý giá cơ bản bao gồm: định giá, trợ giá, thuế. Kết hợp chặt chẽ các biện pháp ấy sẽ tạo một môi trường thuận lợi cho thị trường xăng dầu và giảm thiểu tác động tiêu cực của biến động giá xăng dầu mang lại. Trên thực tế, nhiều quốc gia trong đó có Việt Nam chưa thực sự hoàn thiện các chính sách quản lý giá này, nhiều bất cập vẫn còn tồn tại. Để phòng ngừa và quản trị những rủi ro từ sự biến động giá xăng dầu, nhiều nghiên cứu thực nghiệm đã được tiến hành, kết quả của các nghiên cứu này đã đưa ra những mô hình hiệu quả cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư và cả nhà nước.

3. Kinh nghiệm quản lý giá ở một số quốc gia cho thấy không có bất kỳ quốc gia nào thả lỏng hoàn toàn giá xăng dầu. Những nước nhập khẩu xăng dầu có xu hướng trợ giá, bù lỗ cho người dân, doanh nghiệp xăng dầu nhà nước nhằm hạn chế các tác động tiêu cực đến nền kinh tế - xã hội. Các nghiên cứu, mô hình quản lý đó đã cung cấp những kinh nghiệm hết sức quý báu cho Việt Nam trên con đường bình ổn giá xăng dầu trong nước. Thực tế, việc quản lý giá ở Việt Nam hiện nay như thế nào? Chương 2 của luận văn sẽ phân tích vấn đề này.

CHƯƠNG II

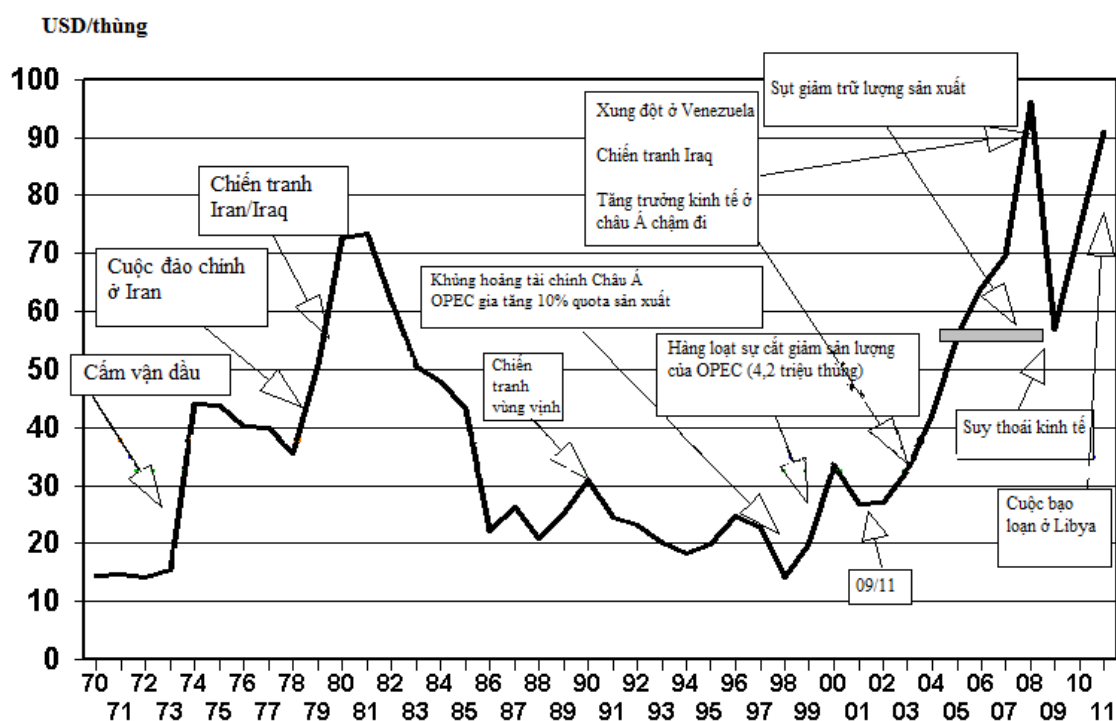
THỰC TRẠNG QUẢN LÝ GIÁ XĂNG DẦU TẠI VIỆT NAM

2.1 Diễn biến giá dầu thế giới thời gian qua và tác động của nó đến thị trường Việt Nam:

2.1.1 Diễn biến giá dầu thế giới trong những năm gần đây

Thế giới ngày nay tràn đầy những sự bất ổn. Giá xăng dầu là điển hình của sự bất ổn đó. Hình dưới đây minh họa rõ ràng câu chuyện giá dầu:

Hình 2.1: Biến động giá dầu thô qua các năm từ 1970 - 2011



Nguồn: tổng hợp từ www.wtrg.com

Từ biểu đồ, có thể thấy trước năm 1973, giá dầu tương đối ổn định và có xu hướng giảm. Sự suy giảm này phù hợp với sự suy yếu của đồng đô la Mỹ trong những năm đó. Tuy nhiên, năm 1971, gã khổng lồ OPEC tiếp nhận sự tham gia của 6 thành viên, nâng tổng số thành viên lên 12, bao gồm: Iran, Iraq, Kuwait, Saudi Arabia, Venezuela, Qatar, Indonesia, Libya, Cộng hòa Ả Rập, Algeria và Nigeria. Đây đều là những nước chiếm giữ trữ lượng dầu thô nhiều nhất thế giới, và điều sẽ làm cả thị trường dầu thô chuyển biến mạnh mẽ chính là tuyên bố mở rộng khả năng kiểm soát của OPEC lên giá dầu.

**Bảng 2.1: Các nước có trữ lượng dầu lớn nhất thế giới
(tính đến hết năm 2009)**

Tên quốc gia	Trữ lượng (Tỷ thùng)
1. Saudi Arab	266,7
2. Canada	178,1
3. Iran	136,2
4. Iraq	115,0
5. Kuwait	104,0
6. Venezuela	99,4
7. U.A.E	97,8
8. Nga	60,0
9. Libya	43,7
10. Nigeria	36,2

Nguồn: Cơ quan thông tin năng lượng Mỹ (EIA)

Từ sau năm 1972, giá dầu thế giới biến đổi một cách khó lường, nguyên nhân sâu xa của sự việc này là trong một thời gian dài OPEC đã hết sức thất vọng về việc giá dầu tương đối ổn định gây sự sụt giảm đều doanh thu thực từ hoạt động kinh doanh dầu mỏ. Biến động chính trị bùng nổ đã tạo ra một lý do thích hợp để đi đến một chính sách áp dụng quyền lực thị trường ngầm nhằm đẩy giá dầu mỏ lên cao.

OPEC từ đó đã giữ ổn định giá dầu bằng phương cách giới hạn một mức hạn ngạch nhất định, cắt giảm sản lượng để chống sự suy giảm giá dầu. Tuy nhiên, phương cách này không được bền lâu do một số quốc gia sản xuất cao hơn hạn ngạch qui định. Đến năm 1986, sản lượng dầu thô gia tăng và kéo giá dầu thô giảm mạnh.

Những cuộc chiến vùng vịnh sau đó đã lại làm gia tăng giá dầu. Đặc biệt, chiến dịch tiêu diệt Saddam Hussein năm 1990 của nước Mỹ đã đẩy giá dầu đến mức đột biến từ 15\$/thùng lên 33\$/thùng. Năm 1991, giá dầu thô bước vào thời kỳ giảm đều cho đến năm 1998, lúc này chỉ còn 10\$/thùng do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính Châu Á và chương trình đổi dầu lấy lương thực của Liên Hiệp Quốc phê chuẩn cho Iraq. Sau đó giá dầu lại tiếp tục tăng mạnh, do nhu cầu tiêu dùng trên toàn cầu gia tăng, quả bóng bóng công nghệ cao đã kích ngòi cho một sự bùng nổ về đầu tư tại Bắc Mỹ và nền kinh tế châu Á bắt đầu có sự hồi phục. Cho đến giữa năm 2000 giá dầu đã

đạt mức gần 30\$/thùng, cộng thêm sự ảnh hưởng của hội chứng Y2K, giá dầu đã tăng trong suốt năm 2000.

Năm 2001, nền kinh tế Mỹ suy yếu và các nước ngoài OPEC gia tăng sản xuất dầu, đặt áp lực suy giảm giá dầu thế giới. OPEC ngay lập tức cắt giảm 3,5 triệu thùng đối với hạn ngạch sản xuất của các nước thành viên vào ngày 01 tháng 09 năm 2001. Sau đó không lâu, một sự kiện gây chấn động toàn thế giới đã diễn ra, chính là cuộc tấn công khủng bố vào 02 tòa nhà thuộc Trung tâm thương mại của Mỹ, nếu không có sự kiện này thì động thái kia của OPEC đã có thể đủ để xoay chuyển tình thế. Cho đến năm 2003, giá xăng dầu xoay chuyển đột ngột, tăng vọt liên tục do những cuộc tấn công ở Venezuela, những hành động quân sự ở Iraq, nhu cầu dầu mỏ gia tăng ở các nước Châu Á, cắt giảm đến 4,2 triệu thùng của OPEC, ... giá dầu đạt đỉnh điểm vào năm 2008 với mức giá giao ngay 130\$/thùng.

Là sản phẩm được chế biến từ dầu thô, giá xăng dầu chịu ảnh hưởng trực tiếp bởi giá dầu thô. Từ sau năm 2007, giá dầu thô liên tiếp tăng mạnh. Cuối năm 2007 và tháng 01/2008, giá dầu thô đã vượt ngưỡng 100\$/thùng (đạt 100,09\$/thùng), so với con số 50,48\$/thùng vào đầu năm 2007 thì đây quả là một bước nhảy vọt đầy ấn tượng. Trong suốt năm 2007, giá dầu không ngừng leo thang.

Giá dầu vượt đỉnh khi tăng lên giá \$103/thùng vào ngày 29 tháng 2/2008 khi đồng dollar Mỹ tiếp tục yếu đi và việc Fed liên tục hạ lãi suất để kích thích nền kinh tế. Giá dầu tiếp tục tăng lên giá \$104 vào ngày 3 tháng 3/2008, nguyên nhân chính vẫn là do đồng dollar Mỹ yếu đi. Vào ngày 5 tháng 3/2008 OPEC đã buộc tội cho việc điều hành không tốt nền kinh tế Mỹ và nói rằng sẽ đẩy giá dầu lên một mức kỷ lục cao hơn nữa, đồng thời từ chối dứt khoát việc tăng sản lượng và đổ trách nhiệm cho sự yếu kém của chính quyền Bush. Giá dầu đẩy lên trên mức \$110/thùng khi có dự kiến về mức lạm phát vào ngày 12 tháng 3/2008 trước khi chót ở mức \$109.92 khi mức sản xuất toàn cầu giảm xuống một mức mới.

Liên tiếp các tháng đầu năm 2008, giá xăng dầu đạt được những mốc mà không ai có thể ngờ tới, đỉnh điểm vào tháng 07/2008, cùng với sự cắt giảm sản lượng của OPEC, cuộc chiến ở Iraq, sự suy yếu của đồng USD và đặc biệt là sự gia tăng mạnh mẽ nhu cầu dầu thô ở khu vực Châu Á (chủ yếu là Trung Quốc và Ấn Độ) đã khiến giá

dầu thô thế giới xác lập mốc 145\$/thùng đối với giá kỳ hạn và 130\$/thùng đối với giá giao ngay, một con số xưa nay và cho đến bây giờ chưa hề lặp lại.

Sau lần xác lập kỷ lục ấy, giá dầu đã tụt giảm một cách thảm hại:

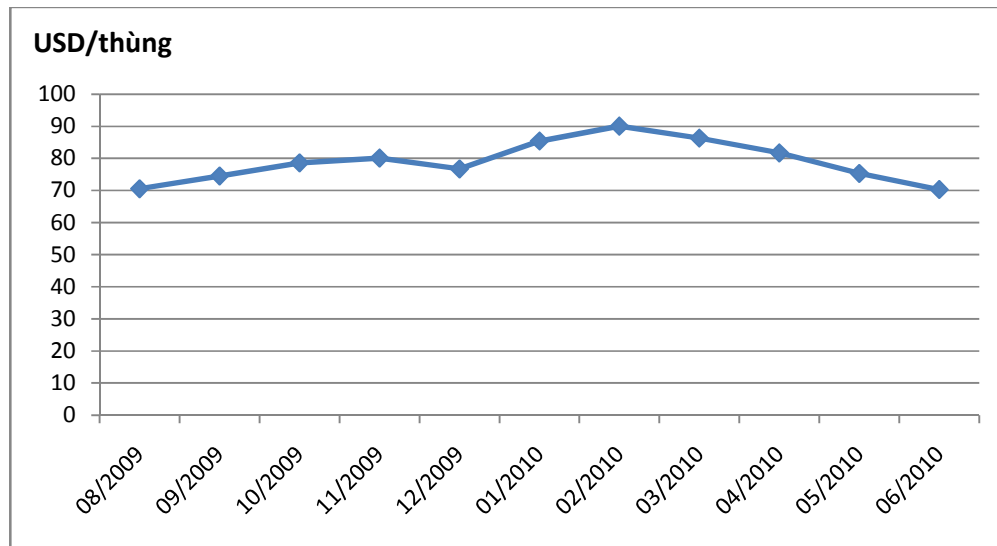
Hình 2.2: Sụt giảm giá dầu từ sau 01/07/2008 đến 01/07/2009



Nguồn: tổng hợp từ home.vnn.vn

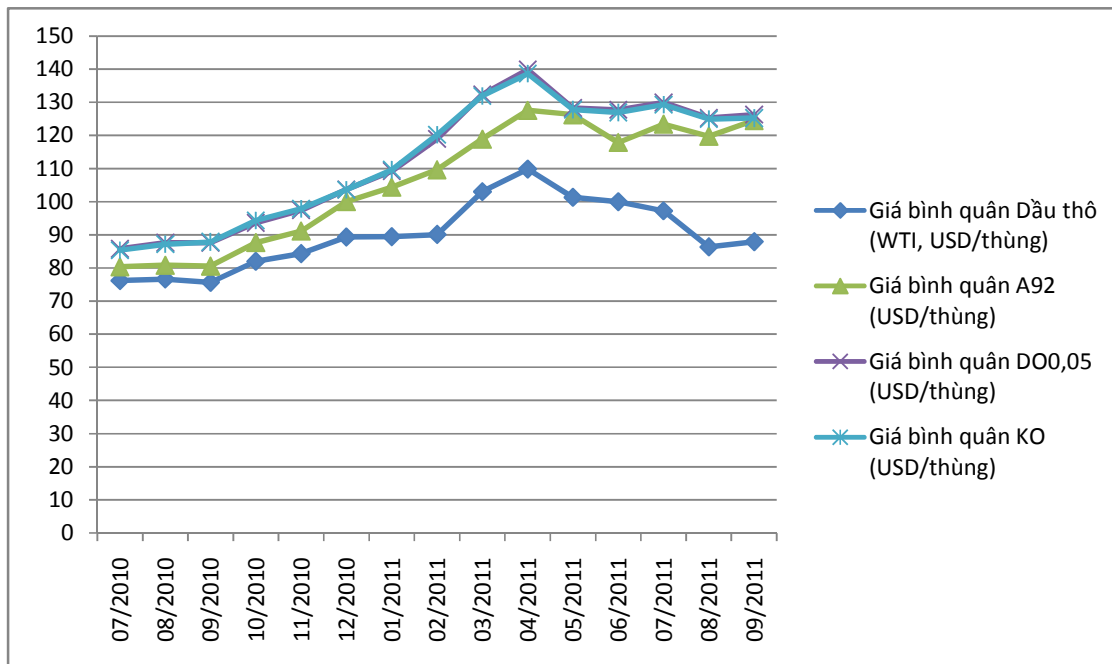
Cho đến cuối năm 2008, giá dầu thô chạm đáy 33\$/thùng. Tuy nhiên, ngay sau đó lại tiếp tục tăng đều trong năm 2009. Cho đến đầu tháng 07/2009, chỉ trong vòng 7 tháng, giá dầu đã vượt mốc 70\$/thùng, tức là tăng hơn 212%. Năm 2009, đồng đô la Mỹ cũng suy yếu mạnh mẽ, là một trong những nguyên nhân khiến giá dầu tăng đều trong quý 03/2009 và ổn định trong mức 70 – 90 \$/thùng trong quý 04.

Từ quý 03/2010, giá dầu thế giới trở về thể dao động thất thường, tuy nhiên xu hướng chung vẫn là tăng lên.

Hình 2.3: Giá dầu thô từ sau tháng 07/2009 đến hết quý 02/2010

Nguồn: tổng hợp từ EIA.com

Diễn biến giá dầu nửa cuối năm 2010 và 09 tháng đầu năm 2011 như sau:

Hình 2.4: Biểu đồ giá dầu và các sản phẩm xăng dầu năm 2010 và 2011

Nguồn: tổng hợp từ petrolimex.com

Giá dầu thô đạt đỉnh điểm ở mức 109,85 USD/thùng vào tháng 04/2011 và vẫn duy trì ở mức cao (trên 90\$/thùng) ở các tháng sau đó. Giá các mặt hàng xăng dầu liên tục tăng theo đà tăng của giá dầu. Cơ quan Năng lượng Quốc tế (IEA) nhận định, giá

dầu mỏ tăng mạnh hiện nay đã thực sự tác động đến nhu cầu của các nước tiêu thụ năng lượng lớn chẳng hạn như Trung Quốc và Mỹ. OPEC cần nâng sản lượng vào khoảng tháng 6/2011 để kìm hãm đà tăng của giá dầu.

Cũng trong tháng 04/2011, IMF đã đưa ra cảnh báo nền kinh tế toàn cầu sẽ bước vào một giai đoạn khó khăn vì khan hiếm dầu và giá dầu sẽ tăng vọt. Trong một báo cáo phân tích mới đây nhất của chi nhánh đặt tại Washington, IMF cho rằng thị trường đã trở nên căng thẳng hơn khi cầu dầu tăng mạnh tại các nền kinh tế đang nổi lên như Trung Quốc, Ấn Độ... trong khi hoạt động sản xuất tại các mỏ dầu ngày càng giảm sút do các mỏ và công nghệ đều già cỗi đi. Hơn nữa bất ổn chính trị tại các quốc gia cung dầu chủ yếu của thế giới luôn đe dọa sự ổn định cung.

Ngài Thomas Helbing- một chuyên gia tư vấn hàng đầu - bộ phận nghiên cứu thị trường của IMF nhận định rằng: “Đang hình thành sự rủi ro khi mất cân bằng cung cầu trở nên căng thẳng hơn và điều này sẽ đẩy giá dầu tăng vọt”.

Trong 09 tháng đầu năm 2011, giá dầu lúc cao nhất đã đạt 123USD/thùng. Theo điều tra thăm dò ý kiến mới nhất của hãng tin Reuters dựa trên nhận định của 32 chuyên gia phân tích, giá dầu sẽ tăng lên trên 130\$/thùng trong năm nay. Việc này sẽ làm các nhà hoạch định chính sách kinh tế các quốc gia đau đầu vì giá tăng lạm phát và nền kinh tế toàn cầu có nguy cơ suy thoái trở lại. IMF cho rằng nếu tình hình mất cân bằng cung cầu tiếp diễn, giá dầu sẽ tăng vọt lên ngưỡng kỷ lục năm 2008: 145 USD/thùng.

Như vậy, tình hình giá dầu và các mặt hàng xăng dầu đang diễn biến phức tạp theo chiều hướng gia tăng, có thể tóm lược những đặc điểm chính của những thăng trầm trong giá dầu mấy năm trở lại đây như sau:

- **Mất cân đối cung cầu:** Sự nổi lên của nền kinh tế Trung Quốc và Ấn độ như là những khách hàng tiềm năng cùng với mức tiêu thụ mạnh của một nước có nền kinh tế phát triển như Mỹ đã tiếp thêm động lực thúc đẩy nhu cầu tăng nhanh trên thị trường. Sự điều khiển nguồn cung dầu của các quốc gia OPEC và sự tăng cường khai thác dầu của các quốc gia ngoài OPEC đã làm cho giá dầu biến đổi một cách khó lường. Nguồn cung thắt chặt trong khi nhu cầu về dầu mỏ không ngừng tăng, nhất là ở các nước đông dân... Các nước OPEC, chiếm hơn 1/3 nguồn cung cấp dầu mỏ của thế giới, đã bắt đầu giảm sản lượng từ cuối năm 2006 để ngăn chặn tình trạng giảm giá.

Trong khi đó, Iraq vẫn chật vật phục hồi ngành dầu mỏ của mình sau hàng chục năm trải qua chiến tranh, bị trừng phạt và không được đầu tư.

- **Suy thoái kinh tế:** năm 2009, nền kinh tế toàn cầu rơi vào cuộc khủng hoảng trầm trọng. Cho đến nay, các nước vẫn chưa thể phục hồi hoàn toàn, tốc độ phục hồi kinh tế sẽ ảnh hưởng mạnh đến nhu cầu xăng dầu của các quốc gia, từ đó tác động đến giá xăng dầu.

- **Sự suy yếu của đồng đô la Mỹ:** sự suy yếu này góp phần tạo ra một cơn bão trên thị trường dầu toàn cầu. Đồng USD yếu thúc đẩy giới kinh doanh đầu tư vào dầu. Những người bán dầu có đồng tiền lên giá so với đồng USD muốn thu về nhiều tiền hơn. Sự mất giá của đồng USD so với những đồng tiền mạnh khác thúc đẩy việc mua bán hàng hoá vì các nhà đầu tư đánh giá tài sản bằng đồng USD là khá rẻ.

- **Các sự kiện chính trị:** bạo loạn chính trị ở Libya, sự tấn công của liên quân vào lãnh thổ này, chính trị phức tạp tại Bắc Phi, Trung Đông, lệnh trừng phạt của Mỹ với Iran và thảm kịch tại Nhật Bản vừa qua khiến cho việc dự báo giá dầu trở nên khó khăn hơn. Nhưng họ đều thống nhất quan điểm giá dầu vẫn tăng khi nguồn cung đang có nguy cơ bất ổn định, khi Nhật đang bắt tay tái thiết đất nước sau thảm họa động đất sóng thần và sẽ cần nhiều dầu hơn để sản xuất điện khi hàng loạt nhà máy điện hạt nhân phải đóng cửa do sự cố.

2.1.2 Tác động của giá xăng dầu thế giới đến Việt Nam

2.1.2.1 Tác động đến giá xăng dầu tại Việt Nam

Trong điều kiện giá xăng, dầu thế giới có nhiều biến động phức tạp, nên việc kinh doanh của nhiều doanh nghiệp bán lẻ xăng trong nước cũng gặp rất nhiều khó khăn dẫn đến kinh doanh thua lỗ và phải vay từ ngân sách Nhà nước để bù lỗ.

Giá xăng dầu trong nước được quản lý trực tiếp bởi Nhà nước. Bằng cách áp dụng các biện pháp về giá như trợ giá hàng nhập khẩu, linh hoạt tăng giảm thuế, Nhà nước đã điều chỉnh tăng giảm giá ở mức hợp lý nhất, giảm thiểu những tác động với thị trường chung. Mặc dù như vậy, giá cả xăng dầu vẫn biến động không ngừng và ngày càng có khuynh hướng tăng nhanh.

Ngày 13/1/2007, trong bối cảnh giá dầu thế giới có xu hướng giảm mạnh, Bộ Thương mại đã giảm giá xăng A92 trong nước 400 đ/lít, từ 10500 đ/lít xuống còn

10100 đ/lít, đây là lần giảm giá xăng thứ ba liên tiếp tính từ thời điểm giá bán lẻ xăng trong nước đạt mức cao kỷ lục 12000 đ/lít vào đầu tháng 8/2006.

Ngày 7/5/2007, giá xăng A92 tăng 800 đ/lít lên mức 11800 đ/lít, trong khi giá các loại dầu hoả, mazút, diesel vẫn giữ nguyên, đây là lần đầu tiên mặt hàng xăng tăng giá kể từ thời điểm các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu được tự quyết định giá xăng (1/5). Trên thế giới, giá dầu thô cũng ở xu hướng tăng nhanh, có thời điểm chạm mức 67 \$/thùng, tại Singapore giá xăng 95 ngày 2/5 lúc mở cửa cũng đạt tới 87,01 \$/thùng, tăng 6,1% so chỉ trong vòng vài ngày.

Ngày 22/11/2007, mặc dù giá xăng dầu tin tưởng sẽ được bình ổn để hỗ trợ mục tiêu kiềm chế đà tăng chỉ số giá tiêu dùng, vì tháng 12 là tháng cao điểm tiêu dùng, cộng thêm ảnh hưởng của giá xăng dầu vào giá của hàng hoá, dịch vụ, sẽ làm tình hình giá tiêu dùng đáng lo ngại hơn. Mức tăng giá thời điểm này khá cao, khoảng 15% (tăng 1700 đ/lít), mức tăng cụ thể của xăng A92 là từ 11300 đ/lít lên 13000 đ/lít. Giá dầu hoả và diesel cũng lần lượt tăng từ 8600 đ/lít và 8700 đ/lít lên 10200 đ/lít, mazút tăng thêm 2500 đ/kg (từ 6000 đ/kg lên 8500 đ/kg). Ngoài nguyên nhân trực tiếp từ biến động giá trên thị trường thế giới, tư tưởng chỉ đạo của Chính phủ là ổn định giá cả trong nước nhưng ổn định tương đối theo thị trường, yêu cầu “chấp nhận và thích ứng với mặt bằng thế giới” trong lộ trình hội nhập của nền kinh tế một lần nữa được đặt ra.

Năm 2008, thị trường dầu thô thế giới như chiếc tàu sóng sánh giữa biển khơi, trải qua hàng loạt biến động để đạt mức kỷ lục 145\$/thùng, sau đó lại xuống ngay mức 33\$/thùng. Điều này làm giá nhập khẩu tăng cao trên 41%, giá xăng tháng 02/2008 ở mức 14.500đ/lít, đến tháng 07/2008 đã lên đến 19.000đ/lit, tháng 10 lại xuống 16.500đ/lít.

Cũng trong năm 2008, một bước hoặc quan trọng trong việc điều hành giá xăng bán lẻ trên thị trường đã được thực hiện, đó là việc chính phủ quyết định thả nổi giá xăng dầu theo cơ chế biến động của giá thị trường. thay vì Nhà nước phải liên tục trích ngân sách ra để bù lỗ cho doanh nghiệp. Theo nghị định 55 thì giá xăng dầu đã được giao cho doanh nghiệp tự chủ trong kinh doanh. Từ thời điểm này các doanh nghiệp nhập khẩu, kinh doanh xăng dầu chính thức nhận quyền này, đồng nghĩa với việc doanh nghiệp và người dân phải chấp nhận sống chung với biến động của thị trường thế giới.

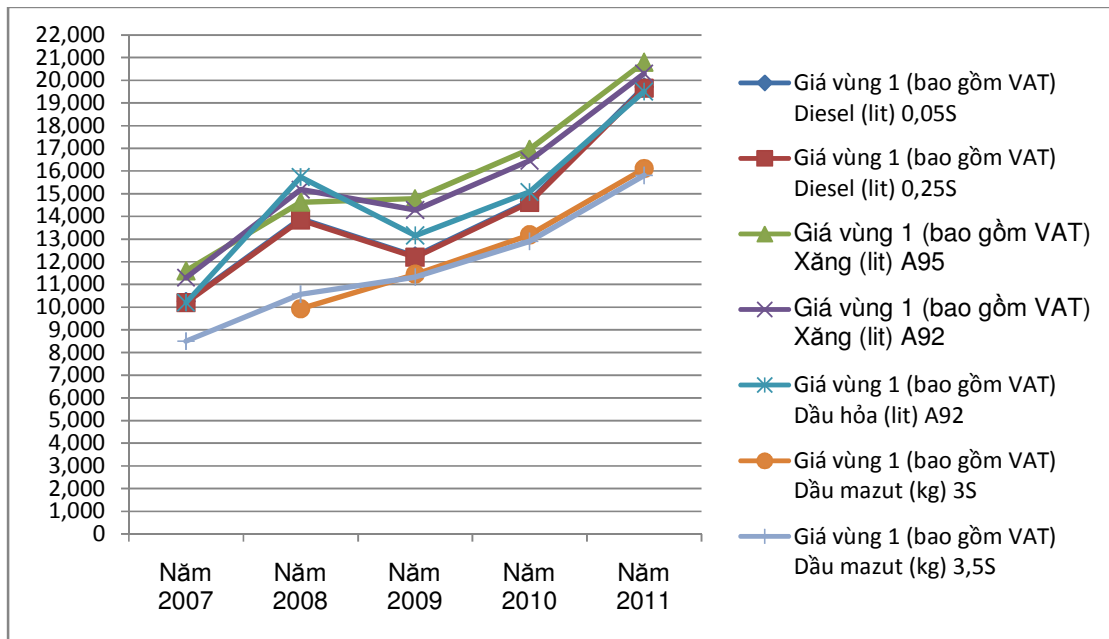
Do giá thế giới liên tục tăng cao, doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mỗi phải thực hiện nhiệm vụ bình ổn giá xăng theo yêu cầu của Chính phủ, chính vì vậy đã phát sinh lỗ kinh doanh xăng trong năm 2007 và 2008 với tổng số lỗ khoảng 4.040 tỷ đồng. Bộ Tài chính đã tạm ứng cho doanh nghiệp vay là 4.038,5 tỷ đồng để có vốn kinh doanh, xử lý số lỗ nêu trên và sau đó phải có nghĩa vụ trích hoàn trả ngân sách Nhà nước. Đến tháng 7/2009 doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mỗi mới trích để hoàn trả ngân sách được khoảng 38% so với số tiền mà Bộ Tài chính đã tạm ứng cho vay. Như vậy, số tiền mà các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mỗi còn nợ và phải tiếp tục hoàn trả ngân sách Nhà nước để tự xử lý số lỗ kinh doanh xăng của đơn vị mình trong thời gian tới còn khoảng 2.508 tỷ đồng (tương đương 62%).

Bước sang năm 2010 đây là năm đầu tiên kinh doanh xăng dầu áp dụng Nghị định 84/CP của Chính phủ, sự chủ động của doanh nghiệp đầu mỗi tạo ra cơ hội phát triển cho các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu. Vì là năm đầu tiên áp dụng Nghị định 84 nên trong quá trình chuyển đổi cơ chế kinh doanh sẽ còn phải đối mặt với những diễn biến phức tạp của thị trường, đòi hỏi các cơ quan quản lý Nhà nước, Doanh nghiệp và đặc biệt là người tiêu dùng phải thích ứng với những biến động tăng, giảm giá theo quy luật thị trường, kiên trì thực hiện đảm bảo thực thi có hiệu quả Nghị định này. Cụ thể biến động giá xăng dầu bán lẻ bình quân năm 2007 đến hết tháng 09 năm 2011 như sau:

Bảng 2.2: Giá xăng dầu bán lẻ bình quân tại Việt Nam từ 2007 - 2011

STT	Năm	Giá vùng 1 (bao gồm VAT)						
		Diesel (lit)		Xăng (lit)		Dầu hóa (lit)	Dầu mazut (kg)	
		0,05S	0,25S	A95	A92		3S	3,5S
1	Năm 2007	10.250	10.200	11.600	11.300	10.200		8.500
2	Năm 2008	13.900	13.850	14.625	15.182	15.742	9.925	10.571
3	Năm 2009	12.255	12.205	14.777	14.277	13.158	11.444	11.322
4	Năm 2010	14.663	14.613	16.954	16.454	15.075	13.178	12.898
5	Năm 2011	19.700	19.650	20.800	20.300	19.500	16.100	15.800

Nguồn: tổng hợp

Hình 2.5: Biến động giá bán lẻ xăng dầu tại Việt Nam

Qua những diễn biến trên cho ta thấy, giá xăng dầu ở Việt Nam cũng bị ảnh hưởng nhiều bởi biến động giá trên thế giới, nhưng có tính ổn định hơn do chính sách trợ giá của Chính Phủ. Giá thường được cố định trong khoảng thời gian dài rồi mới thay đổi, điều này có thể mang đến tâm lý “sốc”, ngại thích ứng cho người tiêu dùng, tạo ra những suy nghĩ bất cập. Cũng như phân tích trong Chương I, chính sách trợ giá cũng tạo ra nhiều sự không tích cực cho nền kinh tế và trong hoạt động kinh doanh xăng dầu ở Việt Nam, không phù hợp về dài hạn.

Như vậy, về cơ bản những nguyên nhân chính của diễn biến giá xăng dầu tại Việt Nam thời gian qua đều quy về 02 mối:

- Sự biến động phức tạp của giá dầu thô và các sản phẩm xăng dầu thế giới.
- Cơ chế điều hành giá của nhà nước, đặc biệt là sự chấm dứt cơ chế bù lỗ, chuyển sang cơ chế quản lý giá thị trường có định hướng của nhà nước.

2.1.2.2 Tác động đến các ngành nghề

Giá xăng dầu mấy năm gần đây có xu hướng tăng cao trên thị trường Việt Nam đã gây ra không ít khó khăn cho các doanh nghiệp và đời sống người dân.

Để thấy nhất, trước tiên phải kể đến các doanh nghiệp vận tải. giá xăng dầu liên tục tăng cao dẫn đến chi phí vận chuyển cũng tăng theo, điều này đã gây ra tình trạng thời gian đổ bến kéo dài, các hãng vận tải thu hẹp qui mô, ...

Từ tháng 03/2011, giá cước vận tải biển đã tăng từ 10-15%, tuyến vận tải từ Sài Gòn đi Hải Phòng tăng bình quân 400.000 – 500.000 đồng/container. Giá cước các tuyến quốc tế cũng được nhiều hãng vận tải nước ngoài tăng bình quân 15%. Nhiều hãng vận tải biển đã phải chấp nhận vận tải một chiều, thế chấp tài sản, ... để có thể đủ chi phí duy trì hoạt động.

Giá xăng dầu liên tục tăng trong 9 tháng đầu năm 2011 đã tạo áp lực khiến các hãng xe khách tăng giá vé bình quân 40.000đ/chuyến, taxi tăng 1.500 đồng/km. Loại hình vận tải đường bộ bằng xe tải cũng tăng giá từ 15%-20%. Vé xe buýt cũng tăng 20%, từ 5.000 đồng lên 6.000 đồng, HTX xe buýt TPHCM đã phải đề xuất trợ giá nhiên liệu.

Ngành đánh bắt thủy hải sản cũng là một trong những ngành chịu ảnh hưởng mạnh của việc biến động giá xăng dầu. Do giá xăng dầu cao nên chi phí đánh bắt tăng, chi phí cho các dịch vụ nghề biển cũng tăng gây không ít khó khăn cho nghề đi biển trong khi ngư dân không thể tự điều chỉnh giá khai thác được do các tư thương ép giá để bù đắp cho khoản chi phí xăng dầu trong những chuyến đi thu mua. Hiện có nhiều tàu phải “nằm bờ” vì không theo kịp giá nhiên liệu, nhiều ngư dân lâm vào tình trạng “tiền thoái lương nan”. Các hợp tác xã đánh bắt xa bờ lâm vào tình trạng nợ lương ngư dân, nợ tiền dầu; nhiều ngư dân phải bán tàu để trả nợ ngân hàng hoặc phải bỏ nghề chờ xăng dầu hạ giá, ...

Việc tăng giá xăng dầu cũng ảnh hưởng lớn đến ngành dệt may, kể cả trực tiếp lẫn gián tiếp. Ngành này sử dụng chủ yếu loại sợi PE (sợi tổng hợp có nguồn gốc từ dầu mỏ). Khi giá dầu tăng, sợi PE cũng tăng theo khiến các doanh nghiệp nghiêng sang sử dụng bông sợi có nguồn gốc tự nhiên và làm cho loại sợi này tăng giá vì khan hiếm, đồng thời lợi nhuận cũng giảm đi đáng kể. Hiện có 90% bông vải và 100% sợi bông vải đang sử dụng tại Việt Nam được nhập khẩu từ các nước.

Ngoài ra khi xăng dầu tăng giá thì giá các loại vật liệu xây dựng, xi măng, sắt thép cũng liên tục tăng gây ảnh hưởng lớn tới các doanh nghiệp xây dựng trong áp lực phải hoàn thành công trình. Xăng dầu tăng giá làm cho chi phí đầu vào của các doanh nghiệp tăng gây ảnh hưởng tới sản xuất và tăng giá thành sản phẩm làm cho giá cả các

mặt hàng trên thị trường tăng gây lạm phát và sức ép tăng lương... Giá xăng dầu cũng ảnh hưởng không nhỏ tới thị trường chứng khoán và thị trường vàng. Giá vàng tăng liên tiếp vào đúng thời điểm giá dầu thô thế giới tăng mạnh. Từ đó đến nay thị trường vàng cũng “biến động” giống với thị trường dầu mỏ.

2.1.2.3 Tác động đến đời sống xã hội

Biến động giá xăng dầu ảnh hưởng mạnh mẽ đến đời sống người dân (về mức sống, chênh lệch giàu nghèo, ...) và tình hình lạm phát (gia tăng CPI).

Chưa nói đâu xa, xe gắn máy là phương tiện đi lại chủ yếu của hầu hết các hộ gia đình. Do đó giá bán lẻ xăng dầu tăng đồng nghĩa với việc phải chi tiêu nhiều hơn cho sử dụng xe gắn máy trong quá trình đi lại. Việc giá xăng dầu cao và ngày càng tăng làm giảm mức sống của dân cư xuống dưới mức lẽ ra đã có thể đạt được do tổng tiêu dùng tăng lên tương đối so với thu nhập. Do vậy khi giá xăng dầu tăng thì người tiêu dùng ít có thu nhập hơn dùng để chi tiêu cho hàng hoá khác.

Giá xăng dầu tăng kéo theo giá gas, giá các loại dầu đun nấu, lò thủ công gia đình cũng tăng. Điều này tác động không nhỏ đến đời sống dân cư ở khu vực thành thị lẫn nông thôn, nhất là những người dân có thu nhập trung bình, thấp. Điều đáng chú ý nhất là hiệu ứng tâm lý, bầy đàn từ việc tăng giá xăng dầu. Yếu tố tâm lý luôn gây phản ứng dây chuyền đội giá của các hàng hóa, dịch vụ khác theo vòng luân chuyển tiếp theo. Tác động tâm lý này trên thực tế lại xảy ra với thị trường Việt Nam thường cao hơn rất nhiều so với những dự liệu. Cứ mỗi lần xăng tăng giá là ngay lập tức các mặt hàng khác cũng tăng giá chóng mặt nhất là các hàng về thực phẩm, nguyên vật liệu xây dựng, ... Giá cả tăng cao mà đồng lương không có gì thay đổi cộng thêm lạm phát gia tăng thì áp lực chi tiêu ngày càng trở nên căng thẳng.

Lạm phát là một vấn đề lớn khi có những thay đổi trong giá xăng dầu. Đây cũng là một trong những điểm mấu chốt làm nảy sinh mâu thuẫn trong việc điều hành giá xăng dầu của hai “siêu bộ”: Công Thương và Tài Chính. Theo đó, Bộ Công thương cho rằng tại thời điểm tháng 07/2011, khi giá thế giới giảm mạnh, doanh nghiệp có lãi, Bộ Tài chính không giảm giá bán xăng dầu, đến tháng 08/2011, giá thế giới tăng mạnh, Bộ Tài chính lại giảm giá. Trước chỉ trích này, Bộ Tài chính đã “phản công” mạnh mẽ qua lời của Bộ trưởng đã 10 năm công tác trong lĩnh vực kiểm toán –

“Không ai muốn tăng giá xăng cả vì tác động đến lạm phát ảnh hưởng tới 80 triệu dân. Việc giảm giá cũng vậy, không ai lại bỏ qua khi có cơ hội giảm”.

Cuối tháng 03/2011, khi Bộ Tài chính quyết định tăng giá xăng thêm 2.000 đồng/lít, diesel tăng 2.800 đồng/lít, dầu hỏa tăng 2.600 đồng/lít; giá bán buôn madút 3S và 3,5S tăng 2.000 đồng/kg. Ngày 26/8/2011, Bộ Tài chính đã ra thông báo số 225/BTC-QLG về việc điều hành kinh doanh xăng dầu, trong đó yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh dầu mỗi giảm 500 đồng/lít xăng và 300 đồng/lít dầu. Theo đó, giá xăng RON 92 từ 21.300 đồng/lít giảm xuống còn 20.800 đồng/lít, giá dầu diesel 0,05S từ 21.100 đồng/lít giảm xuống còn 20.800 đồng/lít, giá dầu hỏa từ 20.800 đồng/lít giảm xuống còn 20.500 đồng/lít.

Như vậy, những đợt tăng/giảm giá đó sẽ ảnh hưởng thế nào đến CPI hay tình hình lạm phát của quốc gia? Có thể ước lượng ảnh hưởng này thông qua cách tính sau:

- **Mục tiêu:** lấy mốc đợt giảm giá tháng 8/2011 (giá hiện tại 20.800 đồng/lít) để so sánh với mức giá cùng kỳ tháng 08/2010 (16.400 đồng/lít), mức tăng giá là 26,8%. Chúng ta sẽ đo lường ảnh hưởng của mức tăng giá 26,8% này đến chỉ số giá tiêu dùng CPI.
- **Bước 1:** xác định tỷ trọng sử dụng xăng dầu trong đầu vào của một số ngành thuộc rổ CPI:

Bảng 2.3: Tỷ trọng đầu vào xăng dầu đối với một số ngành

Mã hàng hóa	Tên hàng hóa	Tỷ trọng xăng dầu
14	Đánh bắt thủy hải sản	23.57%
69	Sản xuất các phương tiện giao thông	16.87%
86	Xăng dầu	42.22%
87	Điện và gas đốt	12.15%
95	Giao thông đường bộ	19.85%
96	Giao thông đường sắt	11.24%
97	Giao thông đường thủy	34.09%
98	Giao thông đường hàng không	21.30%

(Nguồn: Tổng Cục Thống kê)

- **Bước 2:** xác định ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu đến các ngành trong rổ tính chỉ số CPI: khi giá xăng tăng 26,8%, giả sử các mặt hàng khác được phép tăng giá thì việc tăng giá xăng sẽ làm cho giá các mặt hàng này tăng như sau:

Bảng 2.4: Ảnh hưởng tăng giá xăng dầu đến một số ngành trong rổ CPI

Mã hàng hóa	Tên hàng hóa	Tỷ trọng xăng dầu	Tăng giá
14	Đánh bắt thủy sản	23,57%	6,32%
69	Sản xuất các phương tiện giao thông	16,87%	4,52%
86	Xăng dầu	-	-
87	Điện và gas đốt	12,15%	3,26%
95	Giao thông đường bộ	19,85%	5,32%
96	Giao thông đường sắt	11,24%	3,01%
97	Giao thông đường thủy	34,09%	9,14%
98	Giao thông đường hàng không	21,30%	5,71%

- **Bước 3:** xác định ảnh hưởng đến CPI (dựa vào bảng quyền số một số ngành trong rổ CPI công bố bởi Tổng cục Thống kê cho giai đoạn 2009 - 2014):

Bảng 2.5: Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu đến CPI

Mã hàng hóa	Tên hàng hóa	Quyền số trong CPI	Tăng giá	Ảnh hưởng CPI
14	Đánh bắt thủy sản	3,95%	6,32%	0,25%
69	Sản xuất các phương tiện giao thông	1,69%	4,52%	0,08%
86	Xăng dầu	2,58%	26,80%	0,69%
87	Điện và gas đốt	3,56%	3,26%	0,12%
95	Giao thông đường bộ	0,59%	5,32%	0,03%
96	Giao thông đường sắt	0,21%	3,01%	0,01%
97	Giao thông đường thủy	0,05%	9,14%	0,00%
98	Giao thông đường hàng không	0,17%	5,71%	0,01%

- **Như vậy**, khi giá xăng dầu tăng 26,8%, sẽ trực tiếp làm tăng CPI 0,69% và gián tiếp 0,49%, tổng cộng thay đổi (tăng) của CPI là 1,19%, đây là một con số không hề nhỏ.

Sự gia tăng CPI làm gia tăng áp lực chi tiêu của người dân, hay nói cách khác, ngân sách thực cho việc chi tiêu của họ sẽ giảm đi. Theo kết quả điều tra mức sống dân cư năm 2010 của Tổng cục Thống kê, chi tiêu cho xăng dầu chiếm 3,48% trong tổng chi tiêu của người dân, do đó, khi xăng dầu tăng giá 26,8% thì sức mua của người dân sẽ giảm đi một mức 0,93%, hay có thể nói CPI cũng tăng tương ứng 0,93%.

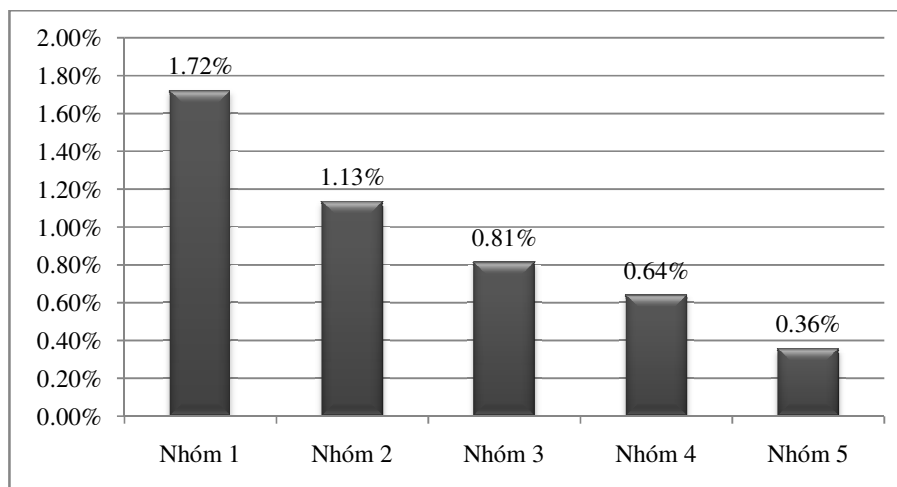
Tuy nhiên, sự suy giảm mức sống đó không đồng đều ở các mức thu nhập. Những người có thu nhập thấp (Nhóm 1) sẽ chịu ảnh hưởng nặng nề hơn những người có thu nhập cao khi giá xăng dầu tăng. Với dữ liệu giá xăng tăng 26,8% như đã nói ở

phần trên và kết quả điều tra mức sống dân cư năm 2010 của Tổng cục Thống kê, có thể nhận thấy ảnh hưởng của sự tăng giá xăng dầu đối với người dân ở mỗi mức thu nhập như sau:

Bảng 2.6: Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu đến dân cư theo mức thu nhập

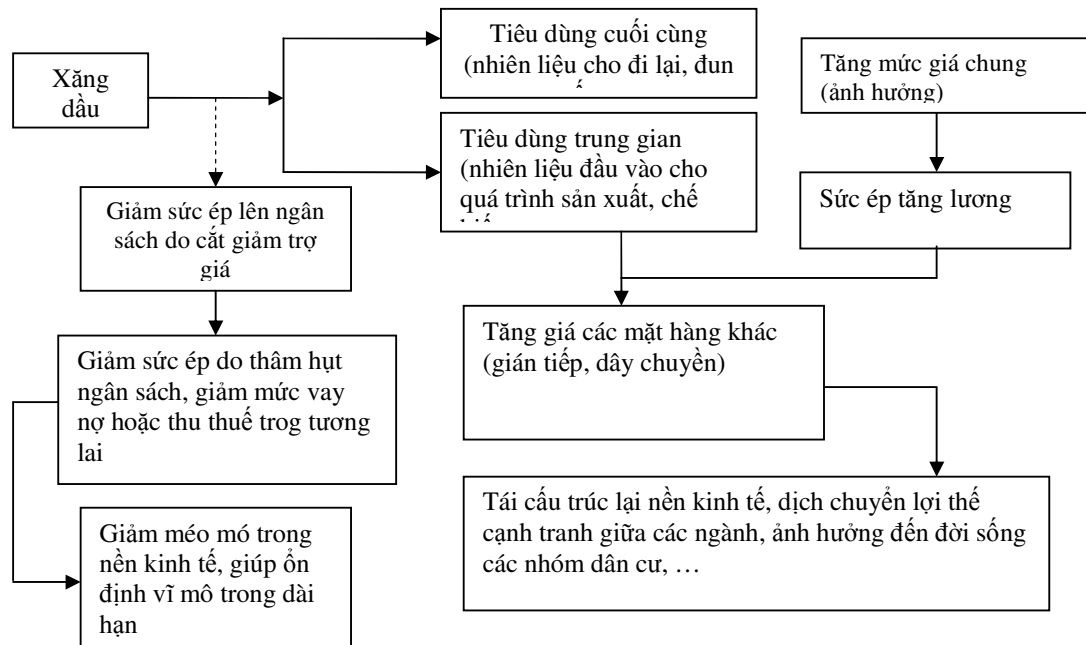
Thu nhập	Thu nhập (VNĐ)	Chi cho xăng dầu, chất đốt (VNĐ)	Tỷ lệ tiêu dùng xăng dầu	Ảnh hưởng mức sống khi giá xăng dầu tăng
Nhóm 1	369.300	23.700	6,42%	1,72%
Nhóm 2	668.500	28.300	4,23%	1,13%
Nhóm 3	1.000.200	30.400	3,04%	0,81%
Nhóm 4	1.490.400	35.600	2,39%	0,64%
Nhóm 5	3.411.000	45.500	1,33%	0,36%

Hình 2.6: tác động của tăng giá xăng dầu đến mức sống dân cư theo thu nhập



Do người dân thuộc nhóm thu nhập thấp sẽ chịu ảnh hưởng lớn từ sự biến động giá xăng dầu, vì thế các chính sách quản lý giá của Nhà nước cần phải tính đến những tác động này nhằm đảm bảo đời sống của người dân.

Ở một góc nhìn khác, có thể hình dung tác động của sự biến động giá xăng dầu đến nền kinh tế và đời sống người dân theo sơ đồ sau:

Hình 2.7: Lược đồ tác động của việc tăng giá xăng dầu

Nguồn: Tạp chí khoa học – ĐHQG Hà Nội

Như vậy, qua những phân tích ở 2.1.2.1, có thể thấy giá xăng dầu ở Việt Nam có tính ổn định tương đối so với giá xăng dầu thế giới, tuy nhiên những phân tích ở 2.1.2.2 và 2.1.2.3 lại cho thấy đời sống kinh tế - xã hội Việt Nam vẫn phải gánh chịu những ảnh hưởng, những tổn thương không nhỏ từ sự biến động giá xăng dầu. Đây là nguyên nhân của mâu thuẫn này?

2.2. Quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam

Như đã phân tích ở mục 2.3, một mâu thuẫn đã được đặt ra: giá xăng dầu ở Việt Nam có tính ổn định tương đối so với giá thế giới, tuy nhiên nền kinh tế - xã hội Việt Nam vẫn phải chịu những ảnh hưởng nặng nề khi giá xăng dầu thế giới có biến động. Đây là nguyên nhân của mâu thuẫn này? Câu trả lời nằm ở cách thức quản lý giá của Việt Nam trong thời gian qua.

2.2.1 Đặc điểm thị trường xăng dầu Việt Nam:

Từ sau Đại hội VI năm 1986, đất nước ta bước vào giai đoạn mở cửa tạo điều kiện cho nhiều chuyển biến tích cực của nền kinh tế. Riêng phân phối xăng dầu, ngoài Petrolimex, lúc này đã có thêm nhiều doanh nghiệp khác được cho phép hoạt động như Công ty SAIGONPETRO, Công ty PETEC, Công ty Xăng dầu Hàng không VINAPCO, Công ty Thương mại dầu khí PETECHIM, Công ty xăng dầu Quân đội,

Công ty Xăng dầu Đồng Tháp Petimex, Công ty liên doanh dầu khí PETROMEKONG... Đây cũng đồng thời là những đầu mối nhập khẩu, phân phối xăng dầu.

Về mảng lọc hóa dầu, hiện Việt Nam có một nhà máy lọc dầu ở Dung Quất, đang hoạt động với 100% công suất, đóng góp một phần không nhỏ vào nguồn cung xăng dầu trong nước. Ngoài ra, chúng ta còn có các nhà máy sản xuất xăng sinh học, nhà máy chưng cất khí đồng hành, nhà máy sản xuất dầu mỡ nhờn, ...

Ngày 16/09/2008, Chính phủ chấm dứt cơ chế bù lỗ các loại xăng dầu, ban hành cơ chế giá định hướng thị trường. Kể từ đây, doanh nghiệp phải tự “bươn chải” để đảm bảo hoạt động. Tuy nhiên, trên thực tế, cơ chế giá mới vẫn chưa theo kịp với sự thay đổi liên tục của giá xăng dầu thế giới. Quỹ bình ổn được trích lập nhưng cũng chưa phát huy hết tác dụng.

Trải qua nhiều giai đoạn phát triển, có thể rút ra một số đặc điểm của ngành xăng dầu Việt Nam như sau:

- Nhà nước ta can thiệp sâu rộng vào thị trường xăng dầu bằng các chính sách, thuế, trợ cấp, quy định giá. Điều này giúp nhà nước có thể chủ động điều tiết thị trường, bảo vệ được lợi ích người tiêu dùng, nhưng cũng có thể gây ra nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp.
- Nhà nước chỉ định các đầu mối nhập khẩu và phân phối xăng dầu. Thị phần xăng dầu hiện nay chủ yếu tập trung vào các “ông lớn” như Petrolimex, PV OIL, PETEC, ... Chỉ 03 Công ty này thôi đã chiếm đến 90% thị phần xăng dầu Việt Nam.
- Nhà nước can thiệp chặt chẽ bằng chính sách giá. Khi nhà nước quy định giá trần, người tiêu dùng sẽ được lợi vì được cung cấp sản phẩm với giá thấp hơn giá do doanh nghiệp muốn ấn định. Với chính sách quy định giá trần, doanh nghiệp độc quyền sẽ phải cung cấp hàng hoá ở mức giá thấp hơn mức giá mong muốn nhưng vẫn thu được lợi nhuận tốt dù không còn “siêu lợi nhuận”.
- Nhà nước can thiệp bằng các chính sách thuế. Phương pháp đánh thuế hiện nay của Nhà nước là đánh thuế không theo sản lượng, là một hình thức tính vào chi phí cố định, người tiêu dùng không bị ảnh hưởng do giá và sản lượng không đổi, nhưng lợi nhuận doanh nghiệp giảm bằng đúng khoản thuế. Các loại thuế đang áp dụng cho xăng dầu hiện nay như: thuế nhập khẩu, thuế VAT, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế thu nhập

doanh nghiệp, phí xăng dầu. Những năm gần đây, chính sách thuế của chính phủ đã được điều chỉnh liên tục cho phù hợp với sự biến động của giá xăng dầu trên thị trường thế giới.

Thuế nhập khẩu là công cụ linh hoạt nhất trong số các công cụ thuế trong quản lý giá xăng dầu. Thuế này tác động trực tiếp đến giá đầu vào của các doanh nghiệp đầu mối, từ đó điều chỉnh tăng/giảm giá bán ra. Có lúc thuế nhập khẩu đã xuống tới mức 0% (tháng 05/2004, tháng 02/2011) khi tình hình giá thế giới tăng cao. Động thái này nhằm một phần làm giảm áp lực bù lỗ, một phần đảm bảo không để giá trong nước biến động mạnh, gây sốc cho người tiêu dùng, tuy nhiên lại làm giảm nguồn thu ngân sách. Khi giá xăng dầu thế giới hạ nhiệt, mức thuế nhập khẩu lại được gia tăng. Hiện nay, thuế nhập khẩu đối với diesel và dầu hỏa là 5%, xăng và mazút vẫn giữ mức 0%.

- Nhà nước áp dụng chính sách trợ cấp thông qua bù lỗ, trợ giá. Để duy trì ổn định thị trường, nhà nước yêu cầu các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu xăng dầu phải thực hiện nhập khẩu cho dự trữ quốc gia, bảo đảm có đủ nguồn hàng cho các hoạt động kinh tế quốc dân cũng như tiêu dùng toàn xã hội trên cơ sở giá bán lẻ trong nước không được tăng hoặc chỉ tăng chút ít. Các doanh nghiệp này, ngoài việc phải thực hiện nhập khẩu đúng tiến độ, bán đúng giá còn phải thực hiện nghĩa vụ trợ giá bán cho người tiêu dùng tại các vùng miền xa xôi như miền núi, hải đảo dẫn đến tình huống nhiều doanh nghiệp bị hụt vốn. Để khắc phục tình trạng này, Nhà nước đã thực hiện “bù lỗ”, “trợ giá” tức là thực hiện hoàn trả số tiền chênh lệch giữa chi phí đầu vào (cao hơn) với thu nhập từ đầu ra (thấp hơn) cho doanh nghiệp.

- Hiện nay, cơ chế bù lỗ tuy đã được bãi bỏ nhưng những quan điểm bất đồng trong cách thức quản lý giá của 02 “siêu bộ” Công thương và Tài chính cho thấy giá xăng dầu nước ta sẽ có xu hướng giảm và việc bù lỗ, trợ giá khả năng sẽ được tái lập.

Các đặc điểm nói trên của thị trường xăng dầu Việt Nam được hình thành qua cách thức quản lý giá của Nhà nước.

2.2.2 Cách thức quản lý giá xăng dầu tại Việt Nam thời gian qua:

Chính sách quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam trải qua nhiều giai đoạn, có thể chia làm các giai đoạn như sau:

2.2.2.1 Giai đoạn trước năm 2000:

Trước năm 1989, nguồn cung xăng dầu của Việt Nam chủ yếu được hỗ trợ từ Liên Xô theo Hiệp định giữa hai bên, giá cả lúc này áp theo một mức cố định. Đến năm 1992, nguồn hỗ trợ từ Liên Xô không còn, các doanh nghiệp dầu mỏ phải tự cân đối ngoại tệ để nhập khẩu xăng dầu. Thời điểm này, doanh nghiệp được quyết định giá bán $\pm 10\%$ so với giá chuẩn để đảm bảo hoạt động kinh doanh. Từ năm 1993 cho đến trước năm 2003 (thời điểm ra đời Nghị định 187 của Chính Phủ), Nhà nước ban hành quy định giá tối đa, doanh nghiệp tự quyết định giá bán buôn và bán lẻ trong phạm vi giá tối đa. Nhà nước xác định mức độ chịu đựng của nền kinh tế để xác định giá tối đa, việc điều chỉnh giá tối đa ở giai đoạn này chỉ diễn ra khi tất cả các công cụ điều tiết đã sử dụng hết.

Giá trần do nhà nước quy định được hình thành theo nguyên tắc:

Giá bán = Giá nhập CIF * Tỷ giá tại thời điểm qui định giá + Các khoản thu của nhà nước + Phí lưu thông của ngành xăng dầu

Giai đoạn này, nhiều công cụ vĩ mô đã được áp dụng trong quản lý giá xăng dầu, cụ thể như thuế nhập khẩu, phụ thu, phí giao thông (phí xăng dầu).

Một số đặc điểm nổi bật trong cách thức quản lý giá theo cơ chế giá tối đa trong giai đoạn này như sau:

- Doanh nghiệp được điều chỉnh giá bán trong phạm vi giá tối đa nhà nước ban hành cho nên có điều kiện đảm bảo lợi nhuận hoạt động từ đó đảm bảo huy động đủ nguồn ngoại tệ phục vụ nhập khẩu xăng dầu. Ngoài ra, nguồn lợi nhuận đó còn giúp các doanh nghiệp đầu tư mở rộng hệ thống, kho tàng, bến bãi, phương tiện vận chuyển, ...

- Không có bù giá trong giai đoạn này.
- Nguồn cung xăng dầu đảm bảo phục vụ đủ nhu cầu tiêu thụ.
- Các hộ sản xuất và người tiêu dùng lẻ được hưởng mức giá tương đối ổn định; biến động giá tuy chỉ theo xu hướng tăng song mức tăng đều, không gây khó khăn nhiều cho sản xuất và tiêu dùng khi chủ động hoạch định được ngân sách cho tiêu thụ xăng dầu hàng năm.
- Nguồn thu ngân sách tăng đáng kể thông qua các loại thuế, phụ thu, phí xăng dầu.

- Giá dầu thế giới vào thời điểm này đang ở mức đáy (chỉ khoảng 10USD/thùng), vì thế chính sách giá tối đa của nhà nước có phần phát huy tác dụng tích cực. Tuy nhiên, việc duy trì giá trần quá lâu đã tạo nên tâm lý “ngại tăng giá” của người tiêu thụ, những phản ứng mạnh mẽ xảy ra khi có sự gia tăng trong giá xăng dầu.

Đến đầu năm 2000, giá thế giới đã bắt đầu chuyển mình theo hướng tăng mạnh, do đó, cơ chế giá tối đa của nhà nước giống như một chiếc bong bóng càng ngày càng căng lên bởi áp lực tăng giá và nguy cơ lạm phát. Trước tình hình này, biện pháp bình ổn giá thông qua bù lỗ, trợ giá đã được áp dụng, khởi đầu cho một giai đoạn mới của ngành xăng dầu và hàng loạt tranh cãi liên quan đến giá xăng dầu cho đến hôm nay.

2.2.2.2 Giai đoạn từ năm 2000 đến 16/09/2008 khi nhà nước chấm dứt bù lỗ

Từ đầu năm 2000, tình hình giá dầu thế giới đã có những chuyển biến phức tạp. Việc giữ bình ổn mức giá nội địa ở mức thấp đã buộc Chính phủ phải áp dụng chính sách bù lỗ. Số tiền bù lỗ ngày càng trở thành gánh nặng đối với nền kinh tế. Năm 2000, số bù lỗ là 1.000 tỷ đồng, năm 2005 vào khoảng 15.700 tỷ, đến năm 2008, số tiền bù lỗ đã lên đến trên dưới 22.000 tỷ đồng. Nguồn xuất khẩu dầu thô không đủ để bù đắp cho khoản lỗ này.

Cơ chế giá xăng dầu giai đoạn này vận hành theo quyết định 187/2003/QĐ-TTg ngày 15/09/2003 của Chính phủ. Nội dung cơ bản như sau:

- Nhà nước xác định giá định hướng, doanh nghiệp đầu mối được điều chỉnh tăng giá bán trong phạm vi $\pm 10\%$ (đối với xăng) và $\pm 5\%$ (đối với các mặt hàng dầu).
- Hình thành 2 vùng giá bán; giá bán tại vùng xa cảng nhập khẩu, doanh nghiệp được phép cộng tới vào giá bán một phần chi phí vận tải nhưng tối đa không vượt quá 2% so với giá bán ở vùng gần cảng nhập khẩu.
- Chỉ thay đổi giá định hướng khi các yếu tố cấu thành giá thay đổi lớn, Nhà nước không còn công cụ điều tiết, bảo đảm các lợi ích của người tiêu dùng - Nhà nước và doanh nghiệp.

Ngày 10/04/2007, nghị định 55/2007/NĐ-CP ra đời, theo đó, giá bán xăng dầu vận hành theo cơ chế thị trường có quản lý của nhà nước, giảm bù lỗ các loại dầu hỏa, diesel. Các DN xăng dầu được tự quyết định giá bán xăng theo cơ chế thị trường, trên cơ sở giá thế giới, thuế nhập khẩu, các chi phí đầu vào... đảm bảo đúng quy định của Nhà nước, lợi nhuận hợp lý để tái đầu tư, phát triển sản xuất và các hoạt động kinh

doanh của doanh nghiệp. Nhà nước chỉ quản lý gián tiếp bằng các quy định về điều kiện kinh doanh xăng dầu; điều hòa cung cầu; mua, bán hàng dự trữ quốc gia và thực hiện kiểm soát các yếu tố hình thành giá khi có dấu hiệu liên kết độc quyền về giá hay đầu cơ nâng giá. Tuy nhiên, quá trình thực hiện chưa theo cơ chế thị trường, các doanh nghiệp bán hàng theo đúng quy định của Nhà nước, mức chi trả thù lao theo quy định số 0676/2004/QĐ-BTM do chính sách thù lao rõ ràng như nhau. Các Tổng đại lý, đại lý chỉ ký hợp đồng với một đầu mối nhập khẩu. Về cơ bản Nhà nước kiểm soát giá nhập, giá bán và bù giá cho người tiêu dùng thông qua doanh nghiệp (người tiêu dùng vẫn hiểu là bù lỗ cho doanh nghiệp) để phù hợp với chính sách điều hành vĩ mô của nền kinh tế.

Tuy nhiên việc áp dụng biện pháp duy nhất (bù giá), yếu tố ổn định giá được đặt lên hàng đầu làm cho giá nội địa thoát ly khỏi giá thế giới, cơ quan quản lý Nhà nước lúng túng khi phải điều hành để đạt được nhiều mục tiêu trong cùng một thời điểm, cân đối ngân sách bị phá vỡ, mất tính chủ động của doanh nghiệp, giảm động lực tiết giảm chi phí, không có tích lũy cho đầu tư phát triển, tình trạng buôn lậu xăng dầu qua biên giới gia tăng, thất thu ngân sách, ... Điều quan trọng lúc này là việc người tiêu dùng khó chấp nhận việc điều chỉnh giá và phản ứng mạnh trước thông tin doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu không có hiệu quả mà luôn được Nhà nước bù lỗ. Cùng với sự biến động mạnh mẽ của giá xăng dầu thế giới, chính sách quản lý giá lúc này đã trở nên bất cập, cần phải áp dụng một chính sách mới.

2.2.2.3 Giai đoạn từ 16/09/2008 đến ngày 15/12/2009:

Ngày 16/09/2008, Bộ Tài chính ban hành quyết định số 79/2008/QĐ-BTC, theo đó, các thương nhân Việt Nam (theo quy định của Luật Thương mại) kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu hoặc chế biến xăng dầu tại thị trường trong nước (sau đây gọi tắt là doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mối) được quy định giá bán xăng dầu theo cơ chế giá thị trường, trong hệ thống phân phối thuộc mình quản lý. Tuy nhiên, trước khi ban hành giá bán, doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đầu mối có trách nhiệm đăng ký mức giá bán với Liên Bộ Tài chính - Công Thương, sau đó tổ chức bán hàng theo giá đã đăng ký, niêm yết giá bán đã đăng ký công khai trong toàn hệ thống, bán hàng đủ khối lượng, đúng chất lượng cho khách hàng và không được bán cao hơn giá niêm yết. Đồng thời phải chấp hành các biện pháp bình ổn giá theo quy định của

pháp luật khi thị trường có những biến động bất thường. Quyết định số 32/2008/QĐ-BCT ngày 23/09/2008 của Bộ Công thương cũng bãi bỏ quy định 0676/2004/QĐ-BTM về địa bàn xa cảng quốc tế tiếp nhận xăng dầu và mức thù lao đại lý. Từ lúc này, mức thù lao đại lý do doanh nghiệp tự thương lượng với các đại lý, tổng đại lý.

Về mặt bù lỗ, Thông tư số 26/2009/TT-BTC ngày 06/02/2009 chỉ cho phép bù lỗ mặt hàng FO và KO đến ngày 21/07/2008, DO đến ngày 16/09/2008. Tuy nhiên, đến ngày 20/08/2009, Bộ Tài chính ban hành tiếp thông tư 169/2009/TT-BTC cho phép bù lỗ đến hết 31/12/2008. Kể từ sau ngày 31/12/2008, chấm dứt cơ chế bù lỗ xăng dầu.

Cơ chế kinh doanh xăng dầu đã chuyển sang vận hành theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước là một bước chuyển quan trọng trong lĩnh vực kinh doanh xăng dầu. Tuy nhiên, ở giai đoạn đầu, các thông tin ra xã hội không đầy đủ về vấn đề vốn rất nhạy cảm này nên cả cơ quan quản lý và doanh nghiệp còn phải chịu sức ép rất lớn từ dư luận. Mặt khác, giá bán các mặt hàng xăng dầu theo cơ chế thị trường cho nên, để có thể cạnh tranh chiếm lĩnh thị phần, các doanh nghiệp đã thực hiện thù lao đại lý theo thị trường, tuy nhiên sau một thời gian để cho doanh nghiệp tự định giá không thực hiện được vì liên quan đến chính sách vĩ mô, Nhà nước vẫn điều hành giá dẫn đến Bộ tài chính lại quyết định bù giá dầu cho 3 tháng cuối năm nhưng mức bù lại xuất toán phần chênh lệch giữa phần doanh nghiệp đã thực hiện với khách hàng so với quy định 0676/2004/QĐ-BTM ngày 31/5/2004. Bên cạnh đó, doanh nghiệp không được chủ động về giá bán, mỗi lần điều chỉnh giá phải đăng lý với Cục quản lý giá, sau 3 ngày mới có phúc đáp, quyết định thường đi sau một thời gian hoặc thậm chí không được đồng ý nên doanh nghiệp phải chịu lỗ.

Thêm vào đó, Thông tư 56/2009/TT-BTC ngày 23/3/2009 về cơ chế trích và sử dụng quỹ bình ổn giá xăng dầu đưa ra nguyên tắc tính toán và đăng ký giá bán xăng dầu chưa phù hợp vì với quy định chi phí kinh doanh tối đa 600 đồng/lít đối với dầu, 400 đồng/kg đối với FO ngoài chi phí nhập khẩu, hao hụt, vận chuyển, bơm rót, lãi ngân hàng, khấu hao tài sản, chi phí giám định, thủ tục hải quan... còn phải trả thù lao cho Đại lý, Tổng đại lý dẫn đến yếu tố cấu thành giá cơ sở chưa phản ánh đúng giá trị thực nhưng lại lấy đó để làm một trong những căn cứ quy định giá bán lẻ, giá đầu vào thấp hơn giá bán và doanh nghiệp bị lỗ.

Ngoài khoản bù lỗ dầu, năm 2008, khoản lỗ xăng của các doanh nghiệp dầu mỗi cũng lên đến con số vài ngàn tỷ, Bộ Tài chính quyết định tạm ứng cho các doanh nghiệp để giải quyết khoản lỗ này, đồng thời trích 1000 đồng/lít xăng vào chi phí kinh doanh năm 2009 để trả nợ ngân sách. Tuy vậy, tình hình kinh tế thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng vẫn chìm trong ảm đạm, cơ chế giá của nhà nước tuy có những chuyển biến tích cực nhưng trên thực tế vẫn còn chưa theo kịp giá thế giới, do vậy, những doanh nghiệp có vốn lớn vẫn có thể “chống chọi” được, còn lại những doanh nghiệp nhỏ thì khoản lỗ ngày càng lớn, nhiều sự kiện mua lại, sáp nhập đã xuất hiện.

Giai đoạn này tiếp tục bộc lộ một cách rõ nét những bất cập trong chính sách quản lý xăng dầu. Trước tình hình đó, một cơ chế mới đã được áp dụng từ ngày 15/12/2009.

2.2.2.4 Giai đoạn từ 15/12/2009 đến nay:

Ngày 15/10/2009, Nghị định 84/2009/NĐ-CP của Chính phủ ra đời, có hiệu lực từ ngày 15/12/2009. Nghị định này quy định về mọi mặt kinh doanh xăng dầu và điều kiện kinh doanh xăng dầu tại thị trường Việt Nam. Cơ chế này quy định giá xăng dầu từ đây sẽ vận hành theo cơ chế thị trường có định hướng của nhà nước. Các doanh nghiệp dầu mỗi được quyền quyết định giá bán buôn, việc điều chỉnh giá bán lẻ theo trình tự quy định chặt chẽ dựa vào biến động giá các yếu tố cấu thành đầu vào. Khi điều chỉnh giá bán lẻ, doanh nghiệp dầu mỗi phải đồng thời báo cáo các cơ quan nhà nước có thẩm quyền để đảm bảo giám sát việc điều chỉnh giá.

Nghị định 84 đi vào đời sống thể hiện quyết tâm cao độ của Chính phủ trong việc kiên trì vận hành kinh doanh xăng dầu theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước, đã tạo ra một hành lang để các doanh nghiệp dầu mỗi sau nhiều năm với cơ chế bù lỗ, có điều kiện thực hiện bước chuyển quan trọng nhất trong hoạt động của mình, đó là tự chịu trách nhiệm về kết quả kinh doanh xăng dầu.

Về nguyên tắc, các công cụ vĩ mô (thuế nhập khẩu, quỹ bình ổn) phải được sử dụng trước, sau khi sử dụng hết các công cụ này mới tính đến việc điều chỉnh giá. Thuế nhập khẩu trong giai đoạn này được Chính phủ sử dụng triệt để. Mức thuế nhập khẩu xăng dầu thay đổi liên tục theo tình hình biến động giá xăng dầu thế giới. Thống kê sơ lược thuế nhập khẩu tại các lần điều chỉnh như sau:

Bảng 2.7: Thuế nhập khẩu qua một số lần điều chỉnh từ 2009 đến nay

Mặt hàng	Ngày 05/02/2009	Ngày 19/02/2009	Ngày 13/04/2009	Ngày 29/05/2009	Ngày 30/06/2009	Ngày 21/07/2009	Ngày 14/09/2009	Ngày 26/01/2010
Xăng	25%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
Diesel	25%	25%	20%	20%	20%	20%	20%	15%
Dầu hỏa	25%	40%	35%	35%	30%	30%	30%	20%
Mazút	35%	35%	35%	30%	25%	25%	20%	15%

Mặt hàng	Ngày 26/01/2010	Ngày 19/04/2010	Ngày 01/12/2010	Ngày 22/12/2010	Ngày 14/01/2011	Ngày 10/06/2011
Xăng	20%	17%	12%	6%	0%	0%
Diesel	15%	10%	5%	2%	0%	5%
Dầu hỏa	20%	15%	10%	6%	2%	5%
Mazút	15%	12%	7%	5%	2%	0%

Nguồn: tổng hợp từ www.mof.gov.vn

Về thực tế quản lý, Nghị định 84 vấp phải nhiều khó khăn khi áp dụng vào thị trường:

- **Sự bất bình đẳng trong cạnh tranh giữa các doanh nghiệp:** Việc chuyển sang cơ chế giá thị trường định hướng nhà nước đặt các doanh nghiệp vào thế phải cạnh tranh với nhau để chiếm lĩnh thị phần. Trong khi đó, các doanh nghiệp có xuất phát điểm không như nhau, có sự chênh lệch lớn nhưng lại đưa về cùng một mặt bằng để cạnh tranh với nhau dẫn đến doanh nghiệp mạnh càng có cơ hội chiếm lĩnh và chi phối thị trường, doanh nghiệp nhỏ phải nhìn doanh nghiệp lớn để kinh doanh trong khi các yếu tố đầu vào thua kém hơn.

Xét về *năng lực cầu cảng, kho tàng*, các doanh nghiệp lớn đa phần đều có cầu cảng, đường ống dẫn hiện đại, do đó thuận lợi trong việc cập cảng các tàu có tải trọng lớn, tiết giảm chi phí vận tải, chuyển tải, lưu tàu, hao hụt, ... Hệ thống kho tàng lớn giúp tồn trữ được thuận lợi, load hàng nhanh chóng, đảm bảo nguồn cung ổn định, từ đó ổn định giá thành. *Mạng lưới phân phối* của các “ông lớn” trong ngành này cũng phát triển rộng khắp. Để hình thành mạng lưới phân phối, cần phải có cả quá trình

cũng như các yếu tố về thời gian, địa điểm và một số yếu tố khác... giữa các doanh nghiệp hoàn toàn khác nhau. Đối với những doanh nghiệp ra đời sau, vị trí các trạm xăng dầu đa số không thuận lợi, chủ yếu ở xa; dẫn đến chi phí cao. Bình quân một trạm xăng dầu ở vị trí thuận lợi thành phố, thị xã sản lượng tiêu thụ bằng 10- 20 lần trạm xăng dầu ở nông thôn, vùng sâu, vùng xa. Ngoài ra, yếu tố *vốn kinh doanh* cũng là một trong những khác biệt lớn trong xuất phát điểm của các doanh nghiệp, thậm chí trong khối các doanh nghiệp đầu mối. Để đảm bảo nhập khẩu, phân phối xăng dầu, các doanh nghiệp cần lượng vốn rất lớn, thấp nhất cũng phải nghìn tỷ đồng. Tuy vậy, vốn giữa các doanh nghiệp đầu mối có quá nhiều chênh lệch, có doanh nghiệp được địa phương hoặc cơ quan chủ quản quan tâm đầu tư vốn điều lệ hàng nghìn tỷ, có doanh nghiệp chỉ một vài trăm tỷ, phải đi vay lãi suất cao, những doanh nghiệp ra đời lâu đã tích lũy và huy động được nguồn vốn khác nhau, có nhiều ngành nghề bổ trợ, lãi các ngành khác đủ bù lỗ cho xăng dầu, doanh nghiệp ra đời sau chủ yếu dùng vốn vay với lãi suất ngân hàng cao, chi phí lớn dẫn đến việc cấu thành giá đầu vào cũng khác nhau ...

- Cơ chế điều hành giá xăng dầu trong giai đoạn này trên danh nghĩa đã được chuyển sang cơ chế thị trường có định hướng nhà nước, tuy nhiên trên thực tế cơ chế này vẫn chưa thể được thực hiện một cách đúng nghĩa.

Trước hết phải kể đến *sự can thiệp quá sâu của nhà nước vào điều hành giá*, các doanh nghiệp không được chủ động điều chỉnh giá cho kịp với biến động của thị trường. Mặc dù đã được sử dụng quỹ bình ổn nhưng mức giá bán vẫn thấp hơn giá đầu vào quá nhiều. Giá cơ sở và giá bán lẻ có thời kỳ chênh lệch đến 14%, doanh nghiệp lỗ to nhưng vẫn phải trích quỹ bình ổn. Thực chất việc trích quỹ bình ổn không phát huy được tác dụng, thậm chí còn tăng thêm gánh nặng lỗ cho doanh nghiệp do việc sử dụng không kịp thời, mức sử dụng không bù đắp được mức lỗ. Việc kìm giá quá lâu hệ lụy dẫn đến chỉ trong tháng 3 năm 2011 phải tăng đột biến 2 lần liên tiếp với mức tăng cao từ 2.000- 3.500 đồng/ lít xăng dầu, tạo ra một cú sốc lớn cho người tiêu dùng và xã hội.

Thực tế cho thấy, *việc quyết định giá bán tập trung vào một vài doanh nghiệp chiếm ưu thế trên thị trường*. Do lợi thế đầu vào, các doanh nghiệp này hoàn toàn chủ

động trong việc duy trì một mức lãi tương đối trong khi với mức này, các doanh nghiệp nhỏ khác lại chịu lỗ.

Việc *quy định mức chi phí đầu vào* 600 đồng/lít đối với xăng, dầu DO, KO và 400 đồng/lít đối với dầu FO buộc doanh nghiệp phải duy trì mức thù lao đại lý, tổng đại lý ở mức thấp, điều này gây rất nhiều khó khăn cho các đại lý, tổng đại lý, nhất là những đơn vị ở địa bàn xa cảng.

Cơ chế giá không theo kịp những biến động giá xăng dầu thế giới. Khi giá thế giới tăng cao, lỗ, chưa được điều chỉnh giá kịp thời, doanh nghiệp hạn chế nhập khẩu, giảm thù lao xuống mức thấp nhất để giảm lỗ, các đại lý có điều về tài chính bán hàng cầm chừng găm hàng để chờ tăng giá, các đại lý điều kiện tài chính kém hơn thì cũng chỉ cầm cự được một thời gian ngắn và không thể chấp nhận được việc càng bán càng lỗ, vốn kinh doanh cạn dần và đóng cửa hàng, tạo ra tâm lý căng thẳng thiếu nguồn cung cục bộ, người tiêu dùng mệt mỏi, có khi đi qua hàng chục trạm xăng nhưng không mua được lấy 1 lít. *Khi giá thế giới xuống thấp*, doanh nghiệp nhập khẩu bắt đầu có lãi, nhiều khi chưa bù đủ phần lỗ nhưng hướng về người tiêu dùng và trước sức ép của dư luận, Liên bộ thường chỉ đạo điều chỉnh giảm giá ngay hoặc một số doanh nghiệp có lợi thế hoặc khi mua hàng may mắn đúng vào thời điểm giá thế giới thấp không tự giác đăng kí giảm giá bán ở hệ thống của hàng của mình mà lại cho thù lao cao từ 500- 600 đ/lít thậm chí có thời điểm 800 - 900 đ/lít điều này dẫn đến thị trường hỗn loạn, các đại lý, tổng đại lý không chấp hành đúng nghị định, cùng một lúc đồng thời ký hợp đồng với nhiều đầu mối và lựa chọn mua của đầu mối có mức thù lao cao hơn. Doanh nghiệp có lợi thế thì tiêu thụ mạnh còn doanh nghiệp không có lợi thế không bán được. Tổng đại lý được hưởng lợi lớn trong khi người dân vẫn phải mua theo đúng giá quy định, doanh nghiệp thất thu và nguồn thu của Nhà nước từ thuế bị giảm.

Giá bán trong nước thấp hơn giá bán tại các nước lân cận làm xuất hiện tình trạng buôn lậu qua biên giới. Thêm vào đó, việc duy trì giá bán ở mức thấp khiến cho giá của các mặt hàng sản xuất chưa phản ánh đúng giá trị thực của chúng. Điều này xét trong tiêu thụ nội địa thì người dân được hưởng lợi vì giá bán thấp, nhưng trên bình diện xuất khẩu thì không chắc đã có lợi. Việc Nhà nước giữ giá ổn định trong một thời gian quá dài, thoát ly giá thế giới, đó tạo sức ì và tâm lý phản ứng thái quá của người

tiêu dùng về thay đổi giá mà không cần biết đến nguyên nhân và sự cần thiết điều chỉnh tăng giá.

Sử dụng quỹ bình ổn nhằm tạo nguồn vốn lưu động cho doanh nghiệp là chính sách hoàn toàn hợp lý. Đây còn là công cụ để nhà nước điều tiết giá, kiềm chế lạm phát. Tuy nhiên, việc trích lập và sử dụng còn nhiều chênh lệch, chưa phù hợp với nhau. Đặt trong cơ chế giá hiện nay, quỹ bình ổn thậm chí lại trở thành gánh nặng lỗ tăng thêm cho doanh nghiệp.

Việc đăng ký giá mang nặng tính phê duyệt. Quá trình phê duyệt lại phải mất vài ngày làm cho giá bán trong nước thường không theo kịp giá thị trường, thêm vào đó, các phương tiện thông tin đại chúng đưa ra thông tin tăng/giảm giá rất sớm, gây bất ổn thị trường do đầu cơ trước thông tin tăng giá, tạo ra tâm lý trông chờ, ỷ lại của người tiêu dùng và thường có phản ứng tiêu cực mỗi khi xăng, dầu tăng, giảm giá.

Như vậy, cơ chế quản lý xăng dầu hiện nay theo Nghị định 84 của Chính phủ trên thực tế vẫn còn gây ra nhiều tranh cãi, nhiều quan điểm khác nhau, đặc biệt từ sau cuộc hội thảo ngày 20/09 về “điều hành giá xăng dầu theo cơ chế thị trường hiện nay” do Bộ Tài chính và Bộ Công thương chủ trì. Mặc dù vậy, khi một chính sách được ban hành, đều có những tác dụng tích cực và những mặt còn hạn chế của nó.

2.2.3 Đánh giá chính sách quản lý giá xăng dầu của Việt Nam thời gian qua:

Nhìn toàn cảnh các chính sách quản lý giá xăng dầu của nước ta từ khi bắt đầu hình thành ngành xăng dầu cho đến hôm nay, mỗi giai đoạn có một chính sách khác nhau dựa trên tình hình thế giới và đất nước lúc đó. Đánh giá tổng thể, có thể rút ra những mặt tích cực và những tồn tại như sau:

2.2.3.1 Những thành công đã đạt được:

- **Mở rộng các thành phần tham gia thị trường:** Nhà nước đã tạo được một hệ thống các doanh nghiệp Nhà nước tham gia hoạt động nhập khẩu, phá vỡ thế độc quyền nhập khẩu thuộc về các đơn vị đã có cơ sở vật chất kỹ thuật được đầu tư trước và có thời gian tích lũy khá dài, tạo ra thế đứng mới cho các doanh nghiệp lần đầu tiên tham gia nhập khẩu và khẳng định ưu thế vượt trội của các đơn vị được đầu tư theo một cách nhìn mới trong cơ chế thị trường.

- **Ổn định giá trong nước so với giá thế giới:** việc kiềm giá trong một khoảng thời gian dài kể cả khi giá xăng dầu thế giới có biến động bất thường có tác động thúc

đẩy tăng trưởng kinh tế, góp phần ổn định tình hình chính trị - kinh tế xã hội trong nước, tránh các cú sốc đối với nền kinh tế, tránh được sự xáo trộn và tác động xấu đến hoạt động sản xuất kinh doanh của các ngành kinh tế trên toàn quốc, đồng thời kiểm soát tốt lạm phát. Công cụ thuế được nhà nước sử dụng rất linh hoạt và hiệu quả trong việc điều tiết giá xăng dầu.

- **Tạo nên tính cạnh tranh trên thị trường:** từng bước thiết lập một thị trường cạnh tranh giữa các doanh nghiệp qua đó hình thành chi phí xã hội cần thiết cho hoạt động kinh doanh xăng dầu và mức lợi nhuận hợp lý. Xu hướng này được định hình sẽ đưa xăng dầu từ các cảng đầu mối đến nơi tiêu thụ bằng con đường ngắn nhất, loại hình phương tiện có giá cước rẻ nhất và ít qua các khâu trung gian nhất, đem lại lợi ích chung của toàn xã hội.

- **Thu hút được lực lượng đông đảo các thương nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia vào khâu phân phối (hạ nguồn):** việc này góp phần đưa xăng dầu tới người tiêu dùng thông qua hệ thống trên 10.000 cửa hàng xăng dầu trên phạm vi cả nước; trong đó có trên 8.000 cửa hàng xăng dầu thuộc của thương nhân thuộc các thành phần kinh tế khác (ngoài 2.000 cửa hàng của các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu) chiếm tỷ trọng trên 60% tổng nhu cầu xã hội được tham gia thị trường để người tiêu dùng có nhiều sự lựa chọn. Hệ thống phân phối cũng được kiểm soát tốt, các doanh nghiệp đầu mối đều là doanh nghiệp có vốn nhà nước, phần lớn trong số các cửa hàng xăng dầu bán lẻ đều trực thuộc các doanh nghiệp đầu mối, số còn lại thuộc về các tổng đại lý/ đại lý trong khi các tổng đại lý/ đại lý đều ký hợp đồng trực tiếp với các doanh nghiệp đầu mối. Các doanh nghiệp tham gia kinh doanh xăng dầu cũng phải đáp ứng nhiều điều kiện, tiêu chuẩn theo quy định.

- **Nhà nước đã chứng tỏ được khả năng chủ động ổn định thị trường.** Nhu cầu của thị trường xăng dầu Việt Nam thời gian qua có xu hướng không ngừng gia tăng. Mặc dù bối cảnh giá thế giới có nhiều biến động lên xuống, nhưng nhà nước vẫn có những quyết sách nhằm chủ động đảm bảo nguồn cung xăng dầu không bị gián đoạn. Trên cơ sở các dự báo của các cơ quan quản lý nhà nước, như Văn phòng Chính phủ, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Tài chính, Bộ Công nghiệp..., Bộ Thương mại lập kế hoạch nhu cầu tiêu thụ xăng dầu (các loại) hàng năm, trình chính phủ. Sau khi được

chính phủ phê duyệt, Bộ Thương mại giao chỉ tiêu kế hoạch cho các doanh nghiệp đầu mối để tổ chức thực hiện.

- **Lợi ích của người tiêu dùng được bảo đảm.** Do điều tiết của Nhà nước mà thị trường đã không biến động hay mất cân đối. Điều này có lợi ích là bảo vệ được quyền lợi của nhà nước đồng thời bảo vệ được lợi ích chính đáng của người tiêu dùng. Quyền lợi của người tiêu dùng cũng được tôn trọng khi các doanh nghiệp nhà nước không những bị ràng buộc bởi những yêu cầu, trách nhiệm đối các cơ quan chủ quản Nhà nước mà còn bị kiểm soát bởi dư luận xã hội chứ không thể chỉ lo tìm kiếm lợi nhuận bằng mọi giá như những doanh nghiệp khác. Việc chuyển đổi cơ chế quản lý giá xăng dầu sang hướng thị trường có định hướng của nhà nước là yếu tố tích cực trong việc làm cho giá xăng dầu trong nước không bị biến động mạnh, bảo vệ người tiêu dùng trước những biến động mạnh của các cơn bão giá trên thế giới.

- **Lợi ích của nhà nước cũng được bảo đảm.** Công cụ thuế được sử dụng linh hoạt tùy vào tình hình biến động giá xăng dầu. Việc bảo vệ lợi ích của Nhà nước thể hiện qua việc toàn bộ lợi nhuận thu được từ kinh doanh ngành hàng này đều quay về ngân sách nhà nước. Các doanh nghiệp thu được lợi nhuận khi kinh doanh xăng dầu và số tài sản tích lũy được qua quá trình kinh doanh này suy cho cùng vẫn là tài sản của Nhà nước. Các biện pháp thuế cũng là nhằm tập trung về ngân sách cho nhà nước dạng này hay dạng khác.

2.2.3.2 Những mặt tồn tại:

- **Về quản lý chỉ tiêu hạn ngạch nhập khẩu:** với một chính sách quản lý chỉ tiêu nhập khẩu thời gian qua (giao cố định, tối thiểu), nhưng chưa có chế tài xử lý đối với các doanh nghiệp đầu mối tham gia thị trường có nguy cơ dẫn đến cơn sốt xăng dầu do thiếu nguồn. Ngược lại khi thị trường bão hoà về nguồn, Nhà nước cũng bị thiệt hại do các doanh nghiệp buộc phải bán dưới hình thức “tháo khoán” để giải phóng vốn làm giảm nguồn lực tích lũy chung của từng doanh nghiệp và cũng chính là của Nhà nước và xã hội.

- **Về thuế nhập khẩu:** Cách tính thuế nhập khẩu xăng dầu theo tỷ lệ % trên giá CIF, do yếu tố “động” của giá dầu thế giới nên gây tác động “kép” tới giá bán xăng dầu trong nước, ảnh hưởng trực tiếp đến nguồn thu ngân sách từ thuế nhập khẩu xăng dầu, khó kế hoạch hoá nguồn thu. Độ trễ của của thuế nhập khẩu từ khi ban hành đến

khi có hiệu lực còn quá lớn, trong khi xăng dầu biến động hằng ngày, hằng giờ. Bên cạnh đó, việc thu thuế nhập khẩu theo tỷ lệ trên giá CIF làm phức tạp hoá các thủ tục hoàn thuế nhập khẩu khi xăng dầu được tái xuất.

- Cơ chế giá không theo kịp những biến động giá xăng dầu thế giới, việc điều hành giá bán các mặt hàng xăng dầu vẫn do Nhà nước quy định. Hệ lụy của quy định đăng ký giá là việc giá bán trong nước thường không bắt kịp giá thị trường gây bất ổn thị trường do đầu cơ trước thông tin tăng giá, tạo tâm lý trông chờ, ỷ lại của người tiêu dùng và thường có phản ứng gay gắt khi có sự tăng giá. Ngoài ra, giá cơ sở còn chưa được tính toán hợp lý, giá cơ sở quá cao so với giá bán đã tạo nên những khoản lỗ khổng lồ của các doanh nghiệp đầu mối.

- Cơ chế bù giá duy trì quá lâu làm mất đi tính chủ động của doanh nghiệp, giảm động lực tiết giảm chi phí, doanh nghiệp không có tích lũy cho đầu tư phát triển, mất cơ hội đầu tư, giảm sức cạnh tranh; người tiêu dùng không có ý thức tiết kiệm; đánh giá không đầy đủ hiệu quả đầu tư các công trình mà nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn.

- Buôn lậu xăng dầu còn phổ biến: do việc quy định giá bán lẻ thấp hơn so với các quốc gia khác, mặc dù phù hợp với thu nhập của người dân nhưng giá xăng dầu ở Việt Nam vẫn còn có một sự chênh lệch giá quá lớn (hiện tại vẫn lệch từ 2.000 đồng/lít – 3.000 đồng/lít) với các quốc gia láng giềng như Trung Quốc, Campuchia, Lào do vậy có thể dẫn đến tình trạng buôn lậu xăng dầu qua biên giới rất khó kiểm soát, gây thiệt hại lớn cho ngân sách nhà nước.

- Xảy ra tình trạng đầu cơ trục lợi từ những lần thay đổi giá xăng dầu, lợi dụng việc điều chỉnh giá xăng dầu để nâng giá các loại hàng hoá dịch vụ khác. Giá xăng dầu tăng tạo tâm lý khiến giá các hàng hoá khác tăng theo một cách chóng mặt, đồng thời cũng khiến nhiều người tham gia vào đầu cơ, tích trữ xăng dầu nhằm thu được lợi nhuận cao. Trong khi đó, một khi giá xăng dầu giảm, giá các mặt hàng khác vẫn không mấy may có động thái giảm theo.

- Tập trung quá nhiều vào lợi ích người tiêu dùng: với cơ chế quản lý giá hiện nay, Chính phủ tập trung vào mục tiêu đảm bảo an ninh năng lượng, chống lạm phát và có một phần bao cấp cho người tiêu dùng, trong đó có phần nặng về mục tiêu

cuối cùng. Cơ chế này vẫn chưa giải quyết được mâu thuẫn giữa người tiêu dùng và các doanh nghiệp đầu mối.

- **Phòng ngừa rủi ro chưa có vị trí:** một vấn đề quan trọng mà các chính sách quản lý giá hiện nay chưa đề cập đến, đó là việc phòng ngừa rủi ro của các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu, nhất là các doanh nghiệp đầu mối. Giá thế giới thường xuyên biến động, cơ chế quản lý còn nhiều bất cập thì việc phòng ngừa rủi ro là hết sức cần thiết.

---000---

KẾT LUẬN CHƯƠNG II

Chương II đã phân tích tình hình biến động giá xăng dầu thế giới thời gian qua và tác động của nó đến giá xăng dầu Việt Nam; phân tích chính sách quản lý giá của một số quốc gia trên thế giới; phân tích lịch sử và thực tiễn các chính sách quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam trong tình hình biến động giá dầu thế giới biến động không ngừng. Qua đó, có thể rút ra một số kết luận như sau:

1. Giá xăng dầu thế giới đang diễn biến phức tạp theo chiều hướng gia tăng do những sự kiện kinh tế, địa chính trị, quân sự và khả năng điều tiết của OPEC cũng như các nước xuất khẩu dầu thô lớn trên thế giới. Các quốc gia nhập khẩu xăng dầu sẽ chịu ảnh hưởng nặng nề của biến động giá mặt hàng chiến lược này, trong đó có Việt Nam.

2. Việt Nam vẫn chịu ảnh hưởng không nhỏ từ biến động giá thế giới: Việt Nam là quốc gia có xuất khẩu dầu thô nhưng lại nhập khẩu trên 70% các sản phẩm xăng dầu. Do vậy, khi giá thế giới biến động, giá trong nước cũng sẽ chịu ảnh hưởng không nhỏ. Dễ thấy nhất là lạm phát tăng vọt, đẩy giá đầu vào của các doanh nghiệp tăng cao, gây tình trạng lỗ kéo dài; giá các mặt hàng các cũng đồng loạt gia tăng do tác động cộng hưởng của yếu tố tâm lý, từ đó ảnh hưởng đến đời sống người dân.

3. Giá xăng dầu ở Việt Nam tương đối ổn định so với giá thế giới: Phân tích diễn biến giá xăng dầu ở Việt Nam thời gian qua cho thấy tuy có những dao động với biên độ tương đối lớn nhưng vẫn còn thấp hơn so với khu vực và thế giới. Có thể khẳng định giá bán xăng dầu ở thị trường Việt Nam có tính ổn định tương đối so với giá xăng dầu thế giới. Thế nhưng nền kinh tế vẫn phải gánh chịu những tác động của giá thế giới là do cơ chế quản lý giá của Chính phủ còn chưa phù hợp, còn tồn tại nhiều bất cập.

4. Chính sách quản lý giá ở Việt Nam còn nhiều bất cập, cần phải thay đổi: cơ chế quản lý đó tuy giúp giữ ổn định thị trường trước biến động giá thế giới, tuy nhiên đã tạo ra những khuyết điểm rất khó sửa đổi, quan trọng nhất là tạo ra tâm lý ỷ lại, bao cấp. Với cơ chế bù giá, bù lỗ, quy định giá, phê duyệt giá cả, tuy người tiêu dùng được lợi trước mắt nhưng thực chất ngân sách nhà nước đang bị bào mòn, doanh

ngành kinh doanh lỗ lã, không chủ động được trong kinh doanh trong khi vẫn nắm thế kiểm soát thị trường. Cơ chế quản lý này cũng không đề cập đến hành lang pháp lý hoàn thiện cho các công cụ phòng ngừa rủi ro. Về phía doanh nghiệp cũng còn e ngại với các công cụ này. Hệ quả của những tồn tại đó là những khoản lỗ khổng lồ của các doanh nghiệp do giá đầu vào liên tục gia tăng trong khi giá đầu ra chậm thay đổi hoặc bị kìm giữ, do không có hệ thống phòng ngừa rủi ro để chống chọi với những thay đổi bất ngờ của giá thế giới. Mục tiêu ổn định kinh tế vĩ mô, kìm chế lạm phát của nhà nước cũng nghiêng về hướng đảm bảo lợi ích người tiêu dùng.

Trên cơ sở các phân tích nói trên, Chương III của luận văn sẽ trình bày các giải pháp đề xuất cho việc quản lý giá xăng dầu ở Việt Nam hiện nay.

---000---

CHƯƠNG III

GIẢI PHÁP QUẢN LÝ GIÁ XĂNG DẦU

TRONG VIỆC BÌNH ỔN THỊ TRƯỜNG XĂNG DẦU VIỆT NAM

3.1 Nhận định xu hướng giá xăng dầu thời gian tới:

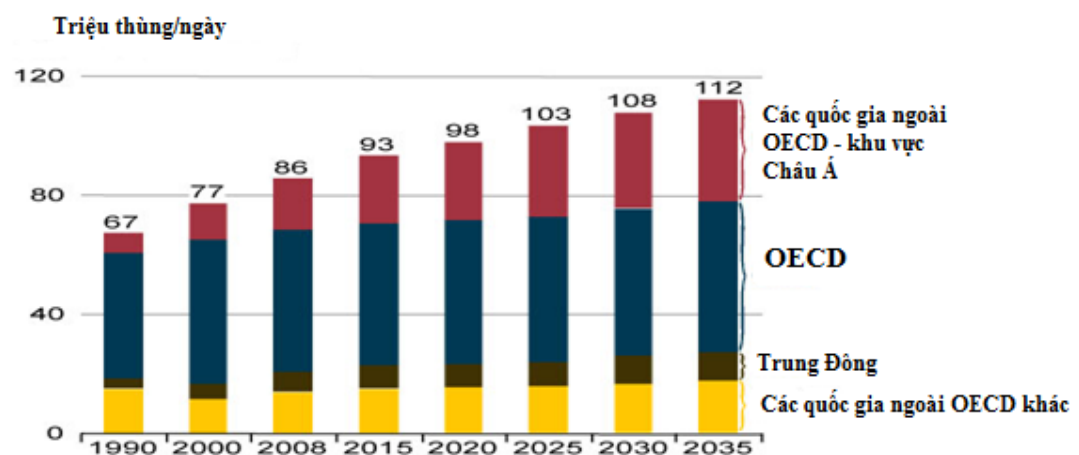
3.1.1 Xu hướng giá dầu thế giới:

Dự báo giá dầu luôn là một khu vực đầy sôi động và bất ngờ.

Theo như dự đoán của Cơ quan năng lượng quốc tế IEA, nhu cầu dầu mỏ của thế giới tiếp tục tăng trong những năm sắp tới, trong đó 1/3 nhu cầu mới sẽ là của Trung Quốc. IEA cho hay nhu cầu tăng mạnh ở các nước đang phát triển và những căng thẳng về nguồn cung hiện nay tiếp tục cho thấy "một bức tranh thị trường dầu mỏ u ám trong trung hạn". Theo IEA, trong giai đoạn 2008-2013, tăng trưởng sản lượng dầu mỏ của các nước ngoài OPEC sẽ chậm khoảng 0,5% trong khi nhu cầu dầu mỏ thế giới sẽ tăng 1,6%/năm, từ mức 86,9 triệu thùng/ngày lên 94,1 triệu thùng/ngày.

Cơ quan thông tin năng lượng của Mỹ cũng dự báo một sự ổn định và gia tăng trong tiêu thụ dầu mỏ thế giới. Theo đó, tiêu thụ dầu thế giới trong năm các năm tới sẽ tiếp tục gia tăng vượt mức 90 triệu thùng mỗi ngày, chạm mốc 112 triệu thùng/ngày vào năm 2035, đặc biệt tập trung vào khu vực Châu Á và OECD, trong đó, khu vực Châu Á có mức tăng đột biến.

Hình 3.1: Nhu cầu dầu thế giới đến năm 2035



Nguồn: tổng hợp từ eia.gov

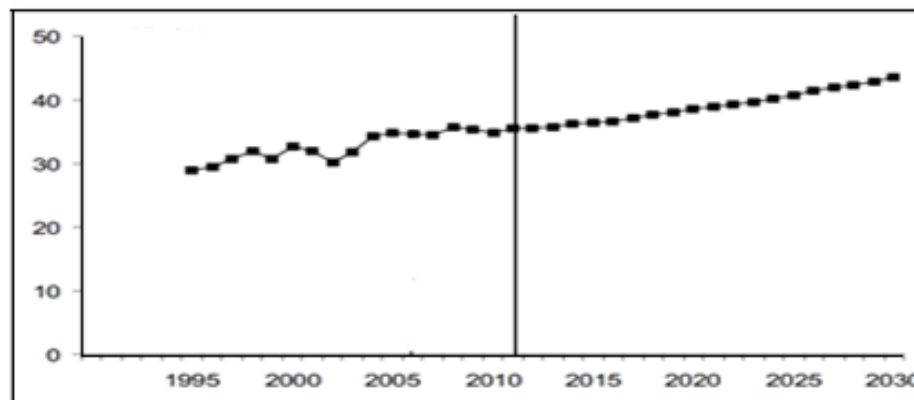
Quan sát xu hướng của nhu cầu dầu mỏ thế giới và tình hình thị trường xăng dầu mấy năm gần đây có thể thấy rằng nhu cầu về xăng dầu cũng như các sản phẩm

xăng dầu sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới. Nhất là khu vực các nước đang phát triển trong giai đoạn công nghiệp hoá hiện đại hoá thì nhu cầu về năng lượng phục vụ cho quá trình sản xuất sẽ rất lớn. Thêm vào đó, hai nền kinh tế khổng lồ Trung Quốc - Ấn Độ đang có những bước phát triển mạnh mẽ, nhu cầu năng lượng dường như không bao giờ đủ với các nước này.

Về phía nguồn cung, EIA nhận định, sản lượng dầu của thế giới sẽ ổn định vào năm 2020, ở mức 68-69 triệu thùng/ngày và sẽ không bao giờ đạt được mức cao kỷ lục của năm 2006 là 70 triệu thùng/ngày. Cơ quan này cũng dự báo, các nước OPEC sẽ cung dầu thô xoay quanh mức 35 triệu thùng/ngày, gia tăng nguồn cung từ OPEC sẽ rất ít. Trong khi đó, khu vực ngoài OPEC sẽ cung dầu thô ở mức 54 triệu thùng/ngày và có xu hướng giảm.

Hình 3.2: Cung dầu mỏ của các nước OPEC đến 2030

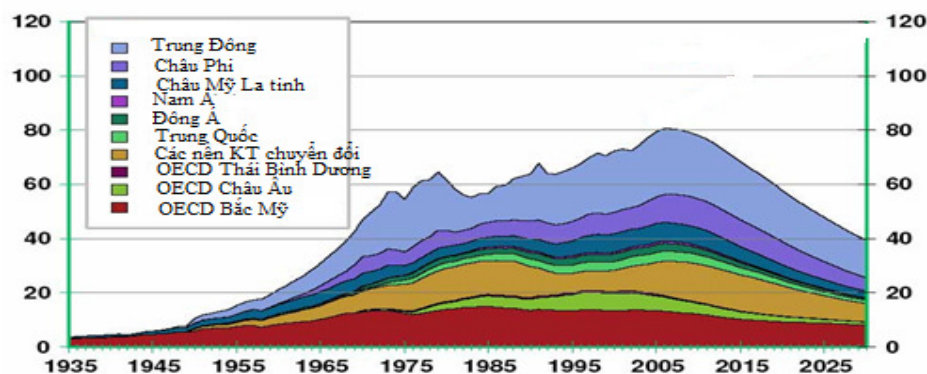
Triệu thùng/ngày



Nguồn: tổng hợp từ eia.com

Hình 3.3: Cung dầu mỏ của các nước ngoài OPEC

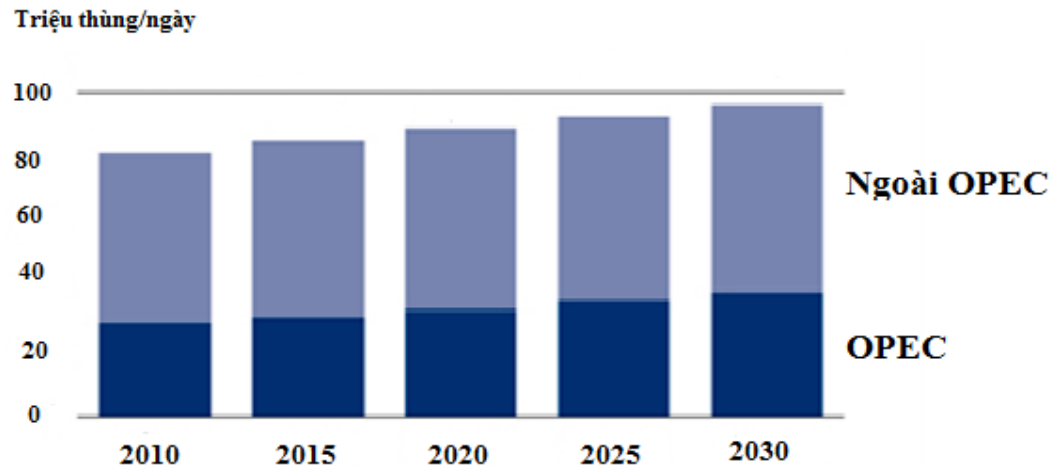
Triệu thùng/ngày



Nguồn: tổng hợp từ eia.com

Những dự báo này cũng phù hợp với các ước đoán của chính khối OPEC. Tuy nhiên, OPEC cho rằng các nước ngoài khối này sẽ gia tăng sản xuất, mặc dù mức tăng năm sau so với năm trước không nhiều.

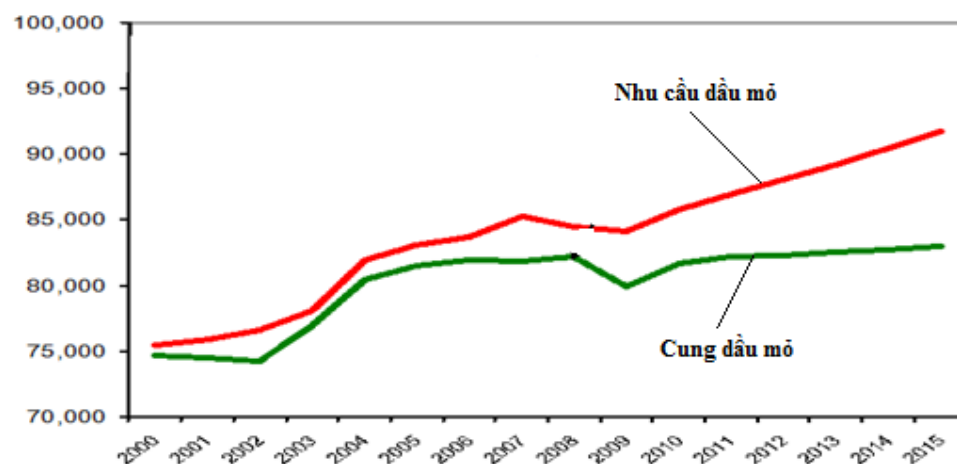
Hình 3.4: Cung dầu mỏ thế giới giữa OPEC và ngoài OPEC



Nguồn: tổng hợp từ OPEC.com

Tương quan cung – cầu dầu mỏ cũng như xăng dầu trên thế giới đang mất cân đối. Nhu cầu dầu mỏ của thế giới mấy năm gần đây luôn cao hơn cung, trong những năm tới, khoảng cách giữa cầu và cung dầu mỏ càng gia tăng không ngừng.

Hình 3.5: Mất cân đối cung – cầu dầu mỏ trên thế giới



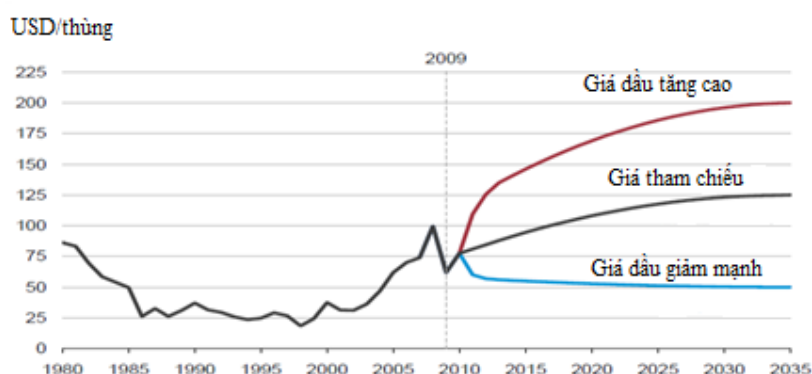
Nguồn: tổng hợp từ energysights.net

Thêm vào đó, Libya, thành viên Tổ chức Xuất khẩu Dầu mỏ Thế giới (OPEC), là một trong những nhà cung cấp dầu mỏ quan trọng và khi hoạt động sản xuất, xuất khẩu dầu mỏ của nước này được phục hồi, thị trường dầu thế giới sẽ được bổ sung một

nguồn rất đáng kể. Trong số 14 thị trường xuất khẩu dầu thô của Libya, có tới 11 địa chỉ ở châu Âu. Riêng với Italy, Ireland và Áo, nguồn cung từ Libya chiếm hơn 20% tổng khối lượng dầu thô nhập khẩu của ba nước này. Trước khi bùng nổ cuộc chiến, 85% sản lượng dầu mỏ Libya được xuất sang thị trường châu Âu.

EIA đưa ra 03 kịch bản giá dầu, với 03 kịch bản này, giá dầu có thể tăng đến 200 USD/thùng, hoặc xuống dưới đến mức 50 USD/thùng.

Hình 3.6: 03 kịch bản giá dầu của EIA



Nguồn: *eia.com*

Như vậy, có thể nhận thấy, xu hướng giá dầu thế giới trong thời gian sắp tới có những đặc điểm sau:

- Nhu cầu tiêu thụ dầu mỏ, các sản phẩm xăng dầu đều gia tăng mạnh mẽ, chủ yếu là các nước khu vực Châu Á;
 - Các nước trong khối OPEC ngày càng kiểm soát chặt chẽ quota sản xuất, sẽ có nhiều đợt cắt giảm sản lượng;
 - Sự mất ổn định ở các quốc gia xuất khẩu dầu thô chủ yếu;
 - Sản lượng của các nước ngoài khối OPEC sẽ tăng với mức độ rất chậm, tốc độ tăng của năm sau thấp hơn năm trước;
 - Ảnh hưởng của các sự kiện địa chính trị, thảm họa tại Nhật Bản vẫn còn.
- Tuy vậy, Libya – một trong những nước xuất khẩu dầu hàng đầu thế giới – đã hoàn toàn chấm dứt nội chiến, hứa hẹn một nguồn cung dầu không nhỏ cho thế giới.

Từ những đặc điểm đó, có thể khẳng định, giá dầu thế giới sắp tới sẽ vận động theo xu hướng gia tăng. Tuy nhiên, do nguồn cung không ổn định, cùng với ảnh hưởng của các sự kiện chính trị, nhất là sự bất ổn ở Trung Đông sẽ làm cho giá xăng dầu dao động thất thường trong xu hướng vận động đó. Do vậy, một động thái phòng ngừa rủi

ro phù hợp và thận trọng sẽ rất hữu ích cho các doanh nghiệp lẫn những nhà đầu tư xăng dầu.

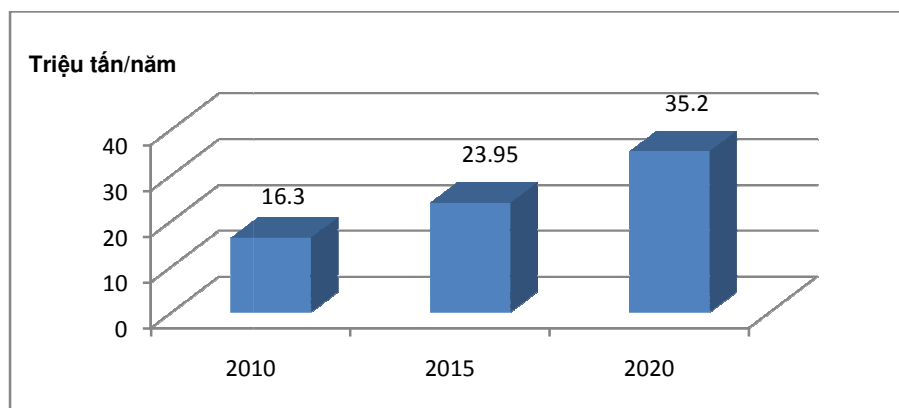
3.1.2 Dự báo tình hình giá xăng dầu ở Việt Nam trong thời gian tới

Trong những năm gần đây, các bộ, ngành rất vất vả trong việc điều hành giá xăng, dầu và đường như không có nhiều hiệu quả. Trong hoàn cảnh đó, Chính phủ rất mong muốn tìm ra một cơ chế điều hành giá xăng, dầu mới, để các doanh nghiệp chủ động kinh doanh, đồng thời quyền lợi người dân được bảo vệ.

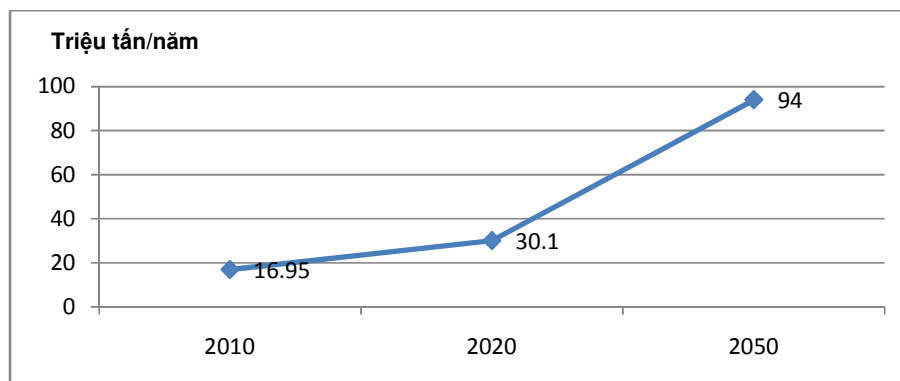
Về phía cầu, nhu cầu xăng dầu của Việt Nam tăng theo đà tăng trưởng kinh tế. Giai đoạn 2000-2020 là thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, tạo nền tảng để đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại; nhịp độ tăng trưởng GDP bình quân khoảng hàng năm khoảng 7,5-8% (đến năm 2010 GDP tăng gấp 2,1 lần so với năm 2000). Trong giai đoạn này, nhu cầu xăng dầu dự kiến tăng mạnh, mặt hàng xăng tăng nhanh, dầu lửa, mazút có xu hướng giảm.

Theo thống kê từ Bộ Công Thương, sản lượng tiêu thụ xăng dầu trong nước năm 2009 đạt khoảng 15 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2000, mức tiêu thụ xăng dầu năm 2010 là 16.3 triệu tấn, trong đó có khoảng 11.6 triệu tấn xăng dầu là từ nhập khẩu. Mức tăng trưởng trung bình của sản lượng xăng dầu tiêu thụ ở Việt Nam từ 2000 tới nay vào khoảng 6 – 8% và được dự báo sẽ tăng trưởng khoảng 8% cho tới năm 2020. Đối với lĩnh vực dầu, Bộ Công Thương đưa ra chính sách năng lượng quốc gia đến năm 2010, tầm nhìn đến 2050 đã tính toán theo nhu cầu dầu 2010 vào khoảng 16.7 – 17.2 triệu tấn/năm, năm 2020 vào khoảng 29 – 31.2 triệu tấn/năm, đến năm 2050 con số này sẽ lên tới 90 – 98 triệu tấn/năm.

Hình 3.7a: nhu cầu tiêu thụ xăng dầu Việt Nam đến 2020



Nguồn: tổng hợp từ Bộ Công thương

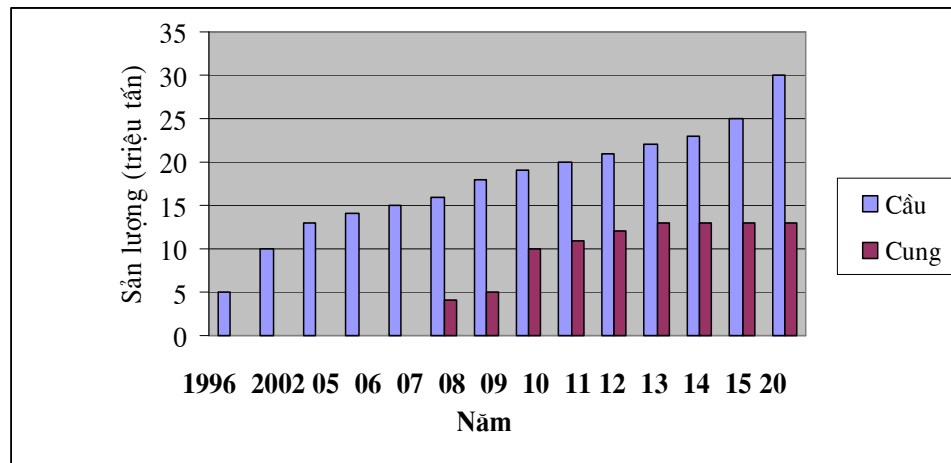
Hình 3.7b: nhu cầu tiêu thụ xăng dầu Việt Nam đến 2050

Nguồn: tổng hợp từ Bộ Công thương

Về phía cung, trước năm 2009, toàn bộ xăng dầu tiêu thụ của Việt Nam đều phải nhập khẩu. Một lượng nhỏ được sản xuất từ PV OIL, Saigon Petro và Petromekong, tuy nhiên nguồn nguyên liệu vẫn phải nhập khẩu các loại xăng octan cao (reformate, A97, A98, ...). Hiện nay nhà máy lọc dầu Dung Quất đã đáp ứng được khoảng 30% - 35% nhu cầu tiêu thụ xăng dầu nội địa với công suất thiết kế của nhà máy đạt 6,5 triệu tấn/năm, kế hoạch sẽ nâng lên 10 triệu tấn/năm. Mặc dù Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn đang trong quá trình triển khai đầu tư nhưng công suất thiết kế cũng chỉ đạt tối đa 10 triệu tấn/năm. Nếu kể thêm 02 nhà máy lọc dầu ở Vũng Tàu và Cần Thơ (đang trong quá trình thiết kế), nguồn cung xăng dầu trong nước trong vòng 10-15 năm tới cũng chỉ có thể đáp ứng tối đa 50% nhu cầu nội địa.

Theo xu hướng gia tăng nhu cầu dầu mỏ, xăng dầu của thế giới, có thể thấy nhu cầu dầu mỏ cũng như các sản phẩm xăng dầu của Việt Nam sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới. Nhất là Việt Nam đang trong giai đoạn công nghiệp hoá hiện đại hoá thì nhu cầu về năng lượng phục vụ cho quá trình sản xuất sẽ rất lớn. Hơn nữa với tốc độ phát triển kinh tế đời sống của người dân được nâng cao nhu cầu sử dụng các phương tiện cá nhân đi lại, cũng như sử dụng gas và các loại nhiên liệu đốt tăng nhanh.

Ngân hàng thế giới WB dự báo nhu cầu về dầu trong giai đoạn 2001 - 2015 của Việt Nam trên cơ sở các giả định về tốc độ tăng dân số là 1,6%/1 năm thì nhu cầu về xăng dầu tăng bình quân 7,7%/1 năm. Nhu cầu tiêu thụ xăng dầu trong 10 năm qua của Việt Nam tăng trung bình 11%/1 năm, gấp rưỡi so với tăng trưởng kinh tế. Trong khi đó sản xuất nội địa mới đạt được sản lượng quá nhỏ.

Hình 3.8: Cung cầu sản phẩm lọc dầu ở Việt Nam đến năm 2020

Nguồn: pvn.vn

Về phía quản lý nhà nước, Nghị định 84 của Chính phủ cho thấy quyết tâm vận hành giá xăng dầu theo cơ chế thị trường có định hướng của nhà nước. Trong cơ chế điều hành mới, Chính phủ tin tưởng các doanh nghiệp sẽ được quyết định giá, tiếp tục kinh doanh không quá bị lỗ và cũng không ảnh hưởng tới sản xuất, tiêu dùng. Do vậy, cơ chế này hình thành nên quỹ bình ổn giá. Khi giá thế giới lên thì dùng quỹ này bù lỗ, khi giá thế giới giảm thì trích phần chênh lệch vào quỹ này. Mặc dù thời gian qua, cơ chế này chưa thực hiện hoàn chỉnh trên thực tế ngành xăng dầu Việt Nam (việc quyết định giá vẫn phải đăng ký và được sự cho phép của Liên bộ Công thương – Tài chính, quỹ bình ổn chưa phát huy tác dụng, ...) với nhiều hạn chế như đã phân tích ở chương I, Nghị định 84 cũng cho thấy một xu hướng tiếp cận giữa giá xăng dầu Việt Nam và giá xăng dầu thế giới, đương nhiên đó là xu hướng gia tăng.

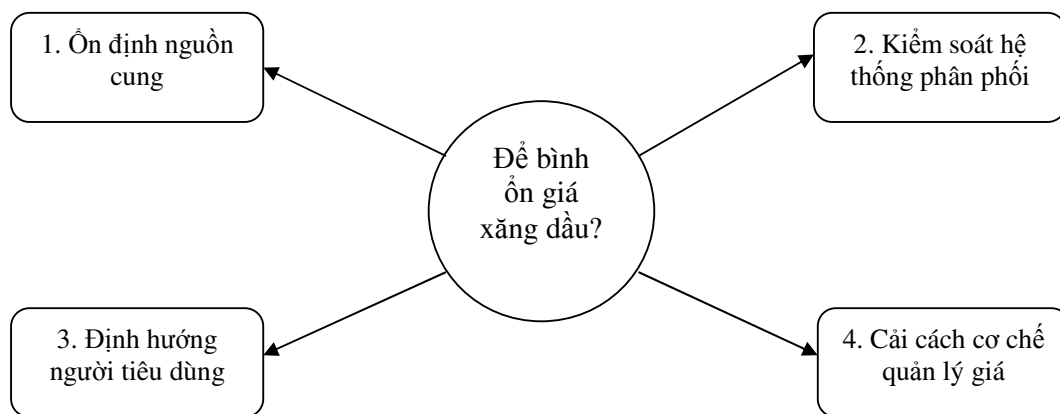
Như vậy, tiêu dùng xăng dầu ở Việt Nam vẫn còn phải phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu. Do đó, các biến động trong giá dầu thế giới vẫn sẽ gây ra những ảnh hưởng không nhỏ đến thị trường xăng dầu Việt Nam. Với dự báo xu hướng giá dầu thế giới gia tăng và biến động thất thường như đã phân tích ở mục 2.1.2, cộng với cơ chế điều hành theo Nghị định 84 của Chính phủ, giá xăng dầu ở Việt Nam sẽ còn trải qua những cơn “nóng – lạnh” khó đoán. Đây chính là thách thức lớn cho Chính phủ trong việc tìm ra một cơ chế quản lý phù hợp và là một rủi ro cần phải phòng ngừa đối với các doanh nghiệp. Để có được quyết sách hợp lý, ngoài những dự báo nói trên, cần

phải nắm rõ những thế mạnh và cả những điểm yếu, những cơ hội và cả những thách thức đối với ngành xăng dầu Việt Nam.

3.2 Bài toán giá xăng dầu và cơ chế bình ổn giá ở Việt Nam:

Để có thể có được những giải pháp hợp lý cho giá xăng dầu Việt Nam, việc trước tiên cần phải làm đó là nhận diện vấn đề cốt lõi, nhận diện bài toán giá xăng dầu, nắm bắt được những yêu cầu của bài toán này. Việc tìm ra một hướng đi phù hợp cho công tác quản lý giá và phòng ngừa rủi ro biến động giá xăng dầu giống như việc tìm đáp án cho một bài toán, theo đó các yêu cầu của bài toán này như sau:

Hình 3.9: Các yêu cầu của bài toán bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam



3.3 Một số giải pháp kiến nghị đối với Chính phủ và các doanh nghiệp:

3.3.1 Về phía Chính phủ:

3.3.1.1 Nhóm giải pháp về nguồn cung:

Hộp 3.1

- Nhóm giải pháp về nguồn cung:

- Thành lập 01 cơ quan chuyên trách về xăng dầu;
- Nguồn năng lượng thay thế;
- Tăng cường dự trữ quốc gia;
- Đẩy mạnh xây dựng và vận hành các Nhà máy lọc dầu;
- Nghiên cứu, ứng dụng, cải tiến công nghệ;
- Mở rộng thăm dò, khai thác các mỏ mới.

3.3.1.1.1 Về mặt chiến lược ổn định nguồn cung xăng dầu:

Thế giới ngày nay đang tích cực tìm kiếm và áp dụng những nguồn năng lượng mới như năng lượng mặt trời, gió, nhiên liệu sinh học, năng lượng hạt nhân, ... tuy nhiên, vẫn chưa có nguồn năng lượng nào có thể thay thế vị trí “thống lĩnh” của nguồn

năng lượng từ xăng dầu. Vì vậy, đảm bảo an ninh năng lượng luôn là một quyết sách chiến lược hàng đầu của các quốc gia nói chung và Việt Nam nói riêng.

Việt Nam đã có nguồn xăng dầu sản xuất trong nước và đáp ứng trên 30% nhu cầu xã hội; nguồn xăng dầu này trước hết phải được tiêu dùng tại thị trường trong nước thông qua cơ chế đấu giá cạnh tranh để các doanh nghiệp đầu mỗi tiêu thụ như xăng dầu nhập khẩu. Với cơ chế này vừa tạo được nguồn thu tối đa cho ngân sách Nhà nước vừa bám sát giá thị trường thế giới, không qua nhiều tầng nấc trung gian đẩy giá bán lên cao.

Trong một vài năm tới, nước ta vẫn phải nhập khẩu trên 60% nhu cầu xăng dầu cả nước, việc phân giao hạn ngạch nhập khẩu cho các đầu mối sau khi được sắp xếp lại không nên chia đều bình quân các sản phẩm sẽ là lãng phí xã hội nếu như doanh nghiệp nhập khẩu với một khối lượng quá nhỏ được chia đều cho cả năm kế hoạch.

Để đảm bảo mục tiêu tự cung ứng nguồn xăng dầu cho nhu cầu nội địa, cần phải ưu tiên cho động tạo nguồn cung cấp dầu trong tương lai thông qua các hoạt động ở phần thượng nguồn như mở rộng phạm vi, hình thức hoạt động thăm dò, khai thác; đầu tư thích đáng vào các hoạt động ở phần hạ nguồn là lọc dầu, hóa dầu đồng thời phải đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật, kho tàng vừa phục vụ cho việc cung ứng xăng dầu cho thị trường vừa đảm bảo yêu cầu dự trữ an toàn năng lượng quốc gia.

3.3.1.1.2 Các biện pháp cụ thể:

- **Nhà nước cần thành lập hoặc giao nhiệm vụ cho một cơ quan chuyên trách** trong việc quy hoạch, thẩm định những tiềm năng các nguồn tài nguyên năng lượng quốc gia. Nhiệm vụ của cơ quan này là thực hiện tập hợp, nghiên cứu và đề xuất các phương án chiến lược trong việc sử dụng các nguồn năng lượng của quốc gia.

- **Mặt khác cần nhanh chóng nghiên cứu khả năng tìm nguồn năng lượng thay thế** trong đó, năng lượng hạt nhân cũng là một trọng tâm nên tính đến. Hiện nay, nhiên liệu sinh học đang là loại nhiên liệu được thế giới chú ý và kêu gọi phát triển. Loại nhiên liệu sinh học Việt Nam hiện đã sản xuất được và thí điểm tiêu thụ là xăng ethanol (E5) do PV OIL độc quyền sản xuất, phân phối. Ethanol là một loại nhiên liệu dạng cồn, được coi là giải pháp sáng giá cho việc thay thế nhiên liệu hoá thạch bởi dễ sản xuất, giá rẻ và thân thiện với môi trường. Ethanol được sản xuất bằng phương pháp lên men và chưng cất các loại ngũ cốc chứa tinh bột như ngô, lúa mỳ, lúa mạch,

sắn, mía ... Một giải pháp tích cực khác là sản xuất các loại xăng, dầu DO thay thế từ các nguyên liệu không phải hoá thạch như từ dầu cọ, từ mỡ cá... Theo những kết quả nghiên cứu ban đầu, những nhiên liệu này khi được xử lý đúng quy trình kỹ thuật sẽ có ưu điểm là không gây ô nhiễm môi trường, giá thành hạ.

- **Đảm bảo nguồn xăng dầu dự trữ quốc gia:** cùng với quá trình phát triển nền kinh tế quốc dân, hoạt động dự trữ quốc gia cũng sẽ được tăng cường và phát triển; quy hoạch tổng thể cả về lực lượng dự trữ cùng các điều kiện vật chất kèm theo, đảm bảo cho quá trình này thực sự tương xứng với ý nghĩa chiến lược của nó. Trong điều kiện ngân sách nhà nước còn khó khăn, cần phải xây dựng lộ trình thời gian cho phù hợp với khả năng đáp ứng của ngân sách nhà nước trong việc đầu tư kết cấu hạ tầng và vốn ngoại tệ đảm bảo dự trữ quốc gia. Các cơ quan quản lý nhà nước xây dựng và giao định mức hợp lý để quản lý nguồn xăng dầu dự trữ quốc gia (định mức hao hụt, chi phí bảo quản xăng dầu...). Ngoài việc dự trữ quốc gia bằng hàng hoá cần phải dự trữ bằng ngoại tệ để giảm bớt sức ép về đầu tư kho chứa, chi phí bảo quản: có như vậy mới chủ động đối phó được khi có diễn biến phức tạp. Nghiên cứu cơ chế chính sách về dự trữ quốc gia cũng phải phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế.

- **Đẩy mạnh công tác xây dựng và vận hành các nhà máy lọc hóa dầu:** việc xây dựng các nhà máy lọc dầu hiện nay có ý nghĩa rất lớn đối với ngành dầu khí nói riêng và nền kinh tế nước ta nói chung. Khi đó chúng ta sẽ tự chủ được một phần nào đó về cung nguyên liệu cũng như nâng cao giá trị xuất khẩu các sản phẩm của dầu mỏ thay vì chỉ xuất khẩu dầu thô với giá trị thấp như trước kia, đồng thời giảm được giá trị nhập khẩu xăng dầu cải thiện cán cân thanh toán. Tuy hiện nay ta đã có nhà máy lọc dầu Dung Quất, tuy nhiên sản lượng chỉ đạt 6,5 triệu tấn/năm, đáp ứng 30% nhu cầu nội địa. Cần tập trung đẩy mạnh tiến độ thực hiện các dự án nhà máy lọc dầu Nghi Sơn, nhà máy lọc dầu ở Vũng Tàu, Cần Thơ. Bên cạnh việc phát triển các nhà máy lọc dầu, cần chú trọng đầu tư có trọng điểm, tập trung xây dựng các nhà máy ở những khu vực có tính khả thi cao. Có rất nhiều dự án lọc dầu được phê duyệt tiến hành từ năm 2006, ví dụ nhà máy lọc dầu ở Vũng Rô (Phú Yên), Dốc Hàm (Ninh Thuận), khu công nghiệp hóa dầu Hòa Tâm (Phú Yên), ... cùng nhiều đề án lọc dầu với nguồn vốn đầu tư từ Trung Quốc liên kết cùng các tập đoàn khác trên thế giới. Tuy nhiên, những dự án, đề án này vẫn còn chưa đi vào hiện thực. Ngoài việc đầu tư xây dựng và vận hành,

nhà nước cần ban hành các chính sách ưu đãi đối với hoạt động của các nhà máy lọc dầu này, đặc biệt là ưu đãi thuế.

- **Nghiên cứu và ứng dụng và tiếp nhận công nghệ hiện đại vào ngành khai thác và chế biến dầu khí**, giảm phụ thuộc vào công nghệ, chuyên gia nước ngoài. Tăng cường mở rộng và hợp tác quốc tế về KHCN với nhiều tổ chức, đối tác và các công ty dầu khí nước ngoài, các viện nghiên cứu và các trường đại học trên thế giới như Nga, Pháp, Mỹ, Đan Mạch, Na Uy, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc... để “đi tắt đón đầu” trao đổi và học tập kinh nghiệm từ các nước bạn để đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao đồng thời tiết kiệm được chi phí trong khai thác và chế biến dầu khí. Những ứng dụng của khoa học công nghệ hiện đại vào ngành khai thác sẽ nâng cao hiệu quả cũng như chất lượng cho hoạt động khai thác, đồng thời giảm sự lệ thuộc của nước ta vào việc thuê các thiết bị của nước ngoài. Việc phát triển các nhà máy lọc dầu với công nghệ tiên tiến còn nhằm tăng giá trị xuất khẩu.

- **Mở rộng công tác thăm dò, tìm kiếm các mỏ mới** nhằm tăng nguồn cung. Bên cạnh đó, cũng chú trọng phương hướng hợp tác đầu tư khai thác ở nước ngoài trong điều kiện sản lượng các mỏ đang dần vơi đi như hiện nay.

3.3.1.2 Nhóm giải pháp về hệ thống phân phối:

Hộp 3.2

- **Nhóm giải pháp về hệ thống phân phối:**
 - Tái quy hoạch hệ thống kho cảng, bến bãi;
 - Tổ chức lại các đầu mối xăng dầu;
 - Mở rộng hệ thống đại lý/tổng đại lý;
 - Cổ phần hóa các doanh nghiệp xăng dầu (nhà nước vẫn nắm quyền chi phối).
 - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp.

3.3.1.2.1 Chính sách điều hành hệ thống phân phối:

Bên cạnh đảm bảo ổn định nguồn cung, điều hành hệ thống phân phối là vấn đề cần được đặc biệt chú trọng. Cần tập trung nguồn lực cho phát triển hệ thống phân phối xăng dầu quốc gia như các cảng, kho và hoạt động vận chuyển phải được coi như là nhiệm vụ trọng tâm của nhà nước. Các doanh nghiệp được tự do cạnh tranh, tự do tham gia thị trường trong khuôn khổ pháp luật và không có nghĩa nhà nước sẽ buông lỏng hoàn toàn công tác giám sát. Việc điều hành hệ thống phân phối cũng phải có tầm

nhìn bao quát từ các Tập đoàn đầu mối đến tận các cửa hàng xăng dầu. Kiểm soát tốt hệ thống phân phối sẽ là công cụ điều tiết giá cả hiệu quả của Chính phủ.

3.3.1.2.2 Các biện pháp cụ thể:

- **Quy hoạch rõ ràng, cụ thể, chi tiết hệ thống kho cảng, bến bãi:** Trên cơ sở vật chất đã có, đối chiếu với chiến lược phát triển ngành dầu khí để thực hiện quy hoạch hạ tầng cơ sở vật chất như các cảng, kho và hoạt động vận chuyển. Việc này sẽ là cơ sở để thiết lập hệ thống phân phối, cửa hàng xăng dầu của các doanh nghiệp. Nhà nước cũng cần phải tăng cường kiểm soát trong công tác quy hoạch phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng kho, cảng, cửa hàng kinh doanh xăng dầu dẫn đến việc đầu tư không đồng đều, manh mún, gây lãng phí ngân sách Nhà nước. Hiện nay, cả nước có hơn 30 cảng và gần 2 triệu m³ kho, song trong tình trạng dàn trải, manh mún. Số lượng kho, cảng quá nhiều, nhưng quy mô mỗi kho cảng bé, vị trí các kho, cảng thường trùng nhau ở cùng một địa điểm, Trạm bán lẻ xăng dầu chỗ thừa chỗ thiếu, có khi chỉ một cung đoạn đường ngắn có 2-3 trạm xăng dầu của các đầu mối khác nhau... Từ đó đặt ra vấn đề cần tái cấu trúc lại các điều kiện kinh doanh xăng dầu của các doanh nghiệp và phải quy hoạch bố trí sắp xếp lại nhằm tập trung nguồn lực và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư và tài nguyên Nhà nước.

- **Tổ chức lại các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu:** việc này nhằm tạo ra các doanh nghiệp có năng lực và mặt bằng xuất phát điểm tương đương nhau, xóa dần sự khác biệt về lợi thế hạ tầng kỹ thuật vị trí kho cảng và thị phần như hiện nay trước khi bước vào cạnh tranh đây là điều kiện tiên quyết trước khi chuyển đổi sang cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước. Nếu không có sự sắp xếp lại, về lâu dài tất yếu sẽ dẫn đến hệ quả những doanh nghiệp ở nhỏ hơn sẽ thua lỗ kéo dài và nhiều nguy cơ có thể xảy ra. Nếu không làm được điều này, trước mắt sẽ làm tổn thất một nguồn lực đáng kể đáng ra để đầu tư cho lĩnh vực khác, chính do việc các đầu mối cạnh tranh với nhau không cân sức vì vậy doanh nghiệp nào cũng tập trung đầu tư nâng cao năng lực đặc biệt là đầu tư vào kho cảng và mạng lưới phân phối, phương tiện vận chuyển, ngay cả tư nhân cũng thi nhau đầu tư kho cảng, trạm xăng dầu, mua sắm xe vận chuyển ... gây lãng phí và không hiệu quả trong khi nếu được tổ chức lại thì việc phát huy và sử dụng cơ sở vật chất hiện có có khi đã dư thừa.

- **Cần thu gọn các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu, không để phân tán như hiện nay:** việc này nhằm nâng cao sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp, sử dụng có hiệu quả cơ sở hạ tầng kinh doanh xăng dầu. Có định hướng, đẩy mạnh cổ phần hóa doanh nghiệp để thu hút vốn, tăng khả năng cạnh tranh, và tiến tới hành thành tập đoàn kinh tế đa sở hữu trong lĩnh vực kinh doanh xăng dầu, hiện nay có 11 đầu mối nhập khẩu, thời gian tới dự kiến có thêm 2-3 đầu mối được cấp phép, có một vài doanh nghiệp đang tiến hành cổ phần hóa nhưng vốn nhà nước vẫn chiếm 80- 90 % - như vậy thực chất vẫn là các doanh nghiệp nhà nước, nhà nước cạnh tranh với nhà nước, việc các doanh nghiệp cạnh tranh với nhau lỗ, lãi chẳng qua là nhặt túi này bỏ sang túi khác mà thôi...

- **Phát triển hệ thống đại lý/tổng đại lý:** Nhà nước phải thiết lập được hệ thống phân phối xăng dầu bền vững mà nòng cốt là duy trì và phát triển bền vững hệ thống đại lý của các doanh nghiệp Nhà nước. Cần cung cấp những dịch vụ tốt nhất cho đại lý, hỗ trợ thiết thực cho đại lý trong việc phát triển thị trường. Hệ thống đại lý/tổng đại lý vô cùng quan trọng đối với các doanh nghiệp, nếu không có hệ thống này, doanh nghiệp chắc chắn không thể đứng vững trên thị trường.

- **Phát triển hệ thống bán lẻ của các doanh nghiệp nhà nước lẫn các loại hình doanh nghiệp khác.** Để thị trường bán lẻ hoạt động một cách bền vững và hữu hiệu, cần phải thực hiện phát triển hệ thống bán lẻ của cả 03 loại hình doanh nghiệp: doanh nghiệp nhà nước, công ty cổ phần và công ty thuộc các loại hình sở hữu khác nhằm tránh xu hướng độc quyền trong khâu bán lẻ. Đặc biệt, hệ thống bán lẻ của các doanh nghiệp nhà nước có vai trò định hướng các doanh nghiệp khác, cho nên cần tập trung xây dựng, mở rộng các cửa hàng xăng dầu trực thuộc các doanh nghiệp này theo chiến lược phát triển chung của ngành và phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế.

- **Cổ phần hóa các doanh nghiệp nhà nước, trong đó nhà nước vẫn nắm quyền chi phối.** Việc cổ phần hóa các doanh nghiệp nhà nước nhằm thay đổi phương thức quản lý, tạo động lực thúc đẩy doanh nghiệp kinh doanh có hiệu quả, huy động tiềm năng của toàn xã hội cho đầu tư đổi mới công nghệ, phát triển và nâng cao sức cạnh tranh doanh nghiệp.

- **Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp:** nhằm đáp ứng tốt hơn những yêu cầu của thị trường, đảm bảo đứng vững trước cơ chế giá mới, tiếp cận

với những cơn nóng – lạnh thất thường của giá dầu thế giới. Trong đó, đặc biệt chú ý xây dựng văn hóa cạnh tranh cho doanh nghiệp. Các doanh nghiệp nhà nước đa phần đã quen với cung cách bảo trợ của nhà nước, khi bước vào điều kiện cạnh tranh khó khăn, khốc liệt chắc chắn sẽ không khỏi những choáng váng. Sự chuẩn bị tốt về cơ sở vật chất, khoa học công nghệ, nhân sự, tinh thần lao động hăng say, đoàn kết, tiết kiệm, ... sẽ là những tiền đề tốt đảm bảo cho doanh nghiệp đứng vững.

3.3.1.3 Nhóm giải pháp về phía người tiêu thụ:

Về phía người tiêu dùng, trước hết cần phải trang loại bỏ sức ỳ tâm lý do dư âm của việc trợ giá để lại. Khi cơ chế giá vận động theo hướng thị trường, những sự biến động sẽ diễn ra thường xuyên và mức độ tác động sẽ không nhỏ, trong khi đó, người tiêu dùng Việt Nam chưa quen với những thay đổi này. Đa phần người tiêu dùng đều có những phản ứng hết sức gay gắt mỗi khi giá xăng dầu tăng. Tâm lý này cần phải được điều chỉnh để thích nghi.

Thực hành tiết kiệm, tránh lãng phí năng lượng cũng là một giải pháp tốt nhằm giảm áp lực về nhu cầu xăng dầu trong tiêu dùng xã hội và thông qua các cải tiến kỹ thuật, công nghệ mới để giảm dần sự lệ thuộc vào xăng dầu. Có thể áp dụng các biện pháp như: sử dụng các thiết bị tiêu hao ít nhiên liệu, hoàn thiện hệ thống giao thông ở Việt Nam theo tiêu chuẩn tiên tiến, hiện đại nhằm tiết kiệm nhiên liệu và nâng cao hiệu quả kinh tế...

3.3.1.4 Nhóm giải pháp về cơ chế quản lý giá:

Hộp 3.3

- Nhóm giải pháp về cơ chế quản lý giá:

- Quỹ bình ổn giá;
- Thực hiện quản lý giá tập trung 01 đầu mối;
- Hoàn thiện cơ chế quản lý giá thị trường có định hướng của nhà nước;
- Sử dụng linh hoạt chính sách thuế, phí, phụ thu;
- Tăng cường kiểm tra giám sát của nhà nước.

3.3.1.4.1 Quỹ bình ổn giá:

Ngăn ngừa tác động tự phát của giá xăng dầu trên thị trường thế giới vào hệ thống giá xăng dầu trong nước, đẩy giá bán trong nước lên quá cao hoặc giảm quá thấp không hợp lý, khuyến khích cạnh tranh về giá.

Quỹ bình ổn là một lựa chọn tốt, hiệu quả cho giải pháp này. Quỹ bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam không phải là câu chuyện mới. Quỹ này đã được đề cập đến từ năm 1993, tuy nhiên từ năm 2009 mới được triển khai áp dụng thực tế. Tuy nhiên, việc trích và sử dụng quỹ này vẫn còn nhiều bàn cãi.

Tuy vậy, đánh giá áp dụng quỹ bình ổn thời gian qua, quỹ này cũng đã có một số tác động tích cực, đáng kể nhất là đã tạo ra một nguồn lực tài chính để thực hiện bình ổn giá xăng dầu góp phần vào việc bình ổn mặt bằng giá nói chung, kiểm soát lạm phát của nền kinh tế và chỉ phục vụ mục tiêu bình ổn giá thị trường trong nước khi giá thế giới tăng cao, không sử dụng vào mục đích nào khác. Từ năm 2010 đến nay, nếu không có công cụ Quỹ Bình ổn giá thì giá xăng dầu trong nước đã phải tăng giá cao hơn và tần suất tăng giá cũng nhiều lần hơn, ví dụ: nếu không được sử dụng Quỹ Bình ổn giá thì ngay trong thời điểm Tết nguyên đán 2011 vừa qua đã phải điều chỉnh giá lên 700 – 1.200 đồng/lít, kg tùy theo từng chủng loại xăng dầu mà không thể giữ ổn định giá cho đến ngày 24/2/2011 mới điều chỉnh giá và mức giá phải tăng từ 3.510 – 5.850 đồng/lít,kg chứ không phải mức tăng chỉ từ: 2.110 – 3.550 đồng/lít,kg; hơn nữa, nếu không có Quỹ Bình ổn giá sẽ phải nhiều lần liên tiếp điều chỉnh giá xăng dầu trong nước, ví dụ: từ ngày 22/10/2010 đến ngày 24/2/2011 sẽ phải điều chỉnh tăng giá bán xăng dầu ít nhất 4 lần tương ứng với các lần tăng mức sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu.

Việc sử dụng quỹ bình ổn là một giải pháp rất đúng, nhiều quốc gia trên thế giới cũng đã áp dụng quỹ này, tuy nhiên điều quan trọng là vận hành nó như thế nào.

Về lý thuyết, Quỹ bình ổn giá sẽ được thành lập và xây dựng từ nguồn lợi nhuận thu được từ dầu thô và lợi nhuận do hoạt động kinh doanh xăng dầu khi thị trường xăng dầu thế giới xuống thấp. Khi thị trường thế giới có biến động tăng giá, các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu có nguy cơ bị lỗ thì xuất từ quỹ này bù lỗ cho các doanh nghiệp, thay vì phải xuất từ ngân sách. Để xây dựng thành công quỹ này, cần chú ý các điểm sau:

- Việc trích cũng như sử dụng quỹ phải được tính toán thận trọng mức trích, mức sử dụng. Tùy quy mô doanh nghiệp mà áp dụng mức trích phù hợp (hiện nay mức trích, sử dụng là như nhau).

- Việc xây dựng và điều hành Quỹ bình ổn giá phải trên nguyên tắc công khai, dân chủ. Đây không phải chiếc bánh để chia phần mà là dự trữ phòng quốc gia chống rủi ro nhất là khi xu hướng giá dầu ngày càng tăng. Do đó các doanh nghiệp cần tự giác ý thức việc mình làm giống như hành vi bỏ ống tiết kiệm và chính phủ cần quyết liệt hơn, minh bạch hơn trong vấn đề này.

- Việc thực hiện xây dựng Quỹ bình ổn giá không nên chỉ coi là nhiệm vụ của ngành xăng dầu mà nên được coi là trách nhiệm và nghĩa vụ của mọi tổ chức cũng như cá nhân sử dụng loại nguyên liệu quý hiếm này.

3.3.1.4.2 Thực hiện quản lý tập trung thông qua một đầu mối:

Hiện nay, với cơ chế bộ chủ quản, mỗi bộ lại chủ quản một hoặc một số Tập đoàn/Tổng Công ty nhà nước để điều tiết thị trường. Riêng trong ngành xăng dầu hiện nay chịu sự quản lý trực tiếp của Bộ Công thương và Bộ Tài chính. Cần thống nhất chức năng quản lý của các Bộ này vào một cơ quan duy nhất. Theo đó, các vấn đề thị trường, giá cả xăng dầu,... đều do cơ quan này chủ trì. Như vậy, các chính sách sẽ nhất quán và kịp thời, đồng thời tăng khả năng kiểm soát của nhà nước.

3.3.1.4.3 Hoàn thiện cơ chế quản lý giá:

Nguồn xăng dầu tiêu thụ trong nước phụ thuộc vào nguồn nhập khẩu, quản lý xăng dầu nội địa lại càng phải phù hợp với sự vận động của thị trường xăng dầu thế giới.

Cần chuyển đổi cơ chế quản lý kinh doanh xăng dầu nước ta cho phù hợp với thị trường xăng dầu quốc tế; từ bỏ hẳn cơ chế bao cấp, định giá, quản lý theo kiểu hành chính đối với kinh doanh xăng dầu. Cần chuyển kinh doanh xăng dầu theo cơ chế thị trường có điều tiết. Dù giá xăng dầu thế giới biến động hàng ngày, hàng giờ nhưng thị trường xăng dầu trong nước cần được ổn định. Vừa không định giá xăng dầu trong nước cố định một cách cứng nhắc tách rời giá xăng dầu quốc tế, vừa không để giá xăng dầu trong nước nhảy múa theo biến động hàng ngày của giá xăng dầu quốc tế.

Kiểu định giá hành chính (đăng ký – phê duyệt) rất khó thích ứng với những thời kỳ giá thế giới có biến động lớn, nhất là khi tăng giảm thuế nhập khẩu, điều chỉnh giá để đối phó tình trạng biến động giá, bù lỗ kinh doanh,... Kinh tế nước ta chuyển sang kinh tế thị trường nhưng do xăng dầu là hàng hoá có vai trò đặc biệt trong sản xuất và đời sống nên thị trường xăng dầu cần có cơ chế điều tiết bảo đảm ổn định thị

trường, cân đối cung - cầu về xăng dầu cho nền kinh tế. Việc điều tiết cần được hình thành bằng một hệ thống chính sách và công cụ kinh tế để phát huy vai trò quản lý của Nhà nước và vai trò tự chủ kinh doanh của các doanh nghiệp, trước hết là đối với những doanh nghiệp lớn trong sản xuất, xuất - nhập khẩu và phân phối xăng dầu, Nhà nước chỉ điều chỉnh ở thời điểm cần thiết.

Ngoài ra, cần thực hiện nguyên tắc chia sẻ lợi ích và trách nhiệm giữa Nhà nước, doanh nghiệp và người tiêu dùng; doanh nghiệp và người dân phải hiểu được và cùng thích ứng với những sự tăng giảm thất thường của giá xăng dầu.

Về giá cơ sở, Theo nghị định 84/2009 ND-CP quy định cho tất cả các đầu mỗi chi phí kinh doanh định mức tối đa 600 đ/lít là không hợp lý do những yếu tố chính phân tích ở trên dẫn đến chi phí đầu vào khác nhau, giá vốn khác nhau, không lấy chi phí đầu vào của doanh nghiệp thấp nhất làm cơ sở điều hành dẫn đến các doanh nghiệp không có điều kiện tiên tiến tương đương thì rất khó khăn, chi phí các doanh nghiệp khác nhau hình thành giá 1 lít xăng dầu khác nhau; việc trích lập, sử dụng quỹ bình ổn giữa các doanh nghiệp khác nhau: đối với những doanh nghiệp tiêu thụ với số lượng lớn sẽ trích được quỹ nhiều và ngược lại.

Bên cạnh đó, cần xem xét lại quy định dự trữ 30 ngày vì chúng ta đã có nhà máy lọc dầu Dung Quất, sản lượng đáp ứng được 25-30% nhu cầu và cũng không lấy giá bình quân 30 ngày làm cơ sở cho việc điều chỉnh tăng hoặc giảm giá bởi chu kỳ tiêu thụ các đầu mỗi khác nhau mà cần dựa vào sức tiêu thụ của mỗi doanh nghiệp cụ thể để quy định các chu kỳ tiêu thụ cho các doanh nghiệp tự quyết định, làm được như vậy việc giảm giá sẽ được thực hiện rất nhanh và linh động vì khi một vài doanh nghiệp có lãi sẽ tự khắc điều chỉnh xuống để cạnh tranh thị trường và lập tức các doanh nghiệp khác sẽ phải hạ theo; việc tăng giá sẽ khó khăn hơn vì các doanh nghiệp phải nhìn nhau, doanh nghiệp nào tăng giá trước thì đồng nghĩa với việc không tiêu thụ được hàng...

3.3.1.4.4 Hoàn thiện chính sách giá, thuế, phụ thu:

Một trong những biện pháp nhằm hoàn thiện cơ chế điều hành thị trường xăng dầu là xây dựng chính sách thuế, giá, phụ thu... theo hướng tạo điều kiện để giá kinh doanh xăng dầu phù hợp với mức giá thị trường thế giới nhưng cố gắng đảm bảo tính ổn định trong một thời gian dài. Trên tiền đề đó, cần xây dựng chính sách thuế nhập

khẩu công khai và sòng phẳng, giúp doanh nghiệp chủ động hơn và thực chất hơn trong hạch toán đầu vào và đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng.

Quản lý thuế nhập khẩu, các khoản phụ thu và giá bán xăng dầu là một nội dung quan trọng của quản lý nhà nước. Bất kỳ Nhà nước nào cũng coi xăng dầu là một mặt hàng chủ yếu đem nguồn thu lớn cho ngân sách qua thu thuế, bao gồm (thuế nhập khẩu, thuế giá trị gia tăng...). Thông qua các quy định về thuế, Nhà nước có thể sử dụng thuế làm công cụ để điều chỉnh giá bán xăng dầu, không gây biến động lớn cho nền kinh tế, đồng thời tạo quyền chủ động kinh doanh cho các doanh nghiệp đầu mối nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu; giải quyết hài hoà lợi ích giữa các bên: quốc gia, doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu và người tiêu dùng. Để đảm bảo coi thuế là công cụ hữu hiệu điều chỉnh giá bán, ổn định được nguồn thu mà không phụ thuộc vào sự tăng giảm giá đột biến của thế giới.

Trong thời gian qua, nguồn cung cấp xăng dầu cho tiêu thụ trong nước được đáp ứng từ nguồn nhập khẩu, vì vậy để thu tập trung và để tránh gian lận thương mại, nên các khoản thu của ngân sách hiện nay chủ yếu thu ở khâu nhập khẩu qua thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt (mặt hàng xăng); các khoản thu còn lại gồm thuế VAT, phí xăng, dầu, thuế thu nhập doanh nghiệp được thu ở khâu bán ra.

Với cách điều hành thuế nhập khẩu hiện nay đáp ứng được yêu cầu nguồn thu ngân sách được tập trung, tận thu khi giá xăng dầu trên thị trường thế giới xuống thấp. Tuy nhiên, khi xăng dầu tiêu thụ trong nước được đáp ứng từ 2 nguồn nhập khẩu và sản xuất trong nước, nếu để thuế nhập khẩu cao (tối đa 40%) sẽ không khuyến khích nhà máy lọc dầu hạ thấp chi phí vì được bảo hộ thông qua thuế nhập khẩu cao, dễ dẫn đến nguy cơ thiếu nguồn cung do nhập khẩu không cạnh tranh được. Khung thuế nhập khẩu 0% - 5% thời gian qua đã tạo được nhiều thuận lợi cho các doanh nghiệp.

3.3.1.4.5 Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của nhà nước:

Tuy chuyển sang cơ chế thị trường nhưng không phải buông lỏng kiểm soát của nhà nước, nhất là khi xăng dầu lại là mặt hàng chiến lược quốc gia, có ý nghĩa quan trọng hàng đầu đối với kinh tế - xã hội – quốc phòng. Công tác kiểm tra, giám sát của nhà nước cần thực hiện trên nhiều mặt:

- Tăng cường kiểm tra, giám sát doanh nghiệp nhập khẩu và kinh doanh xăng dầu: tự do kinh doanh không có nghĩa là từ bỏ sự giám sát của Nhà nước mà là cần đặt

vai trò quản lý của nhà nước ở vị trí hợp lý, đảm bảo tính chủ động cho các doanh nghiệp. Tránh kiểu kiểm tra mang tính chất tình thế, vụ việc, mà phải chuyển sang phương thức kiểm tra mang tính chất phòng ngừa.

- Tăng cường các biện pháp mang tính chất hướng dẫn để các doanh nghiệp tự kiểm tra và chịu trách nhiệm về các hành vi của họ theo hướng nâng cao tính tự chủ của doanh nghiệp và sự bình đẳng trước pháp luật.

- Thường xuyên coi trọng công tác giáo dục cho các doanh nhân cũng như các cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp về ý nghĩa kinh tế và xó hội của công giá trị của doanh nghiệp. Bản thân các doanh nghiệp cần phải cải tiến và nâng cao công tác đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý, kinh doanh. Cần coi trọng việc thực hiện và tuân thủ các nguyên tắc đạo đức kinh doanh, đạo đức xã hội, và các nguyên tắc định ra tư tưởng chủ đạo hoạt động trong các doanh nghiệp. Các doanh nghiệp chỉ trở thành những thương nhân đích thực và phát huy được vai trò của mình khi các hiểu biết và vận dụng đúng giá trị và nguyên tắc trong việc phát huy nội lực của mình để kinh doanh không chỉ vì lợi nhuận, mà còn vì các giá trị xã hội và tôn trọng lợi ích của người tiêu dùng.

- Công tác giám sát của nhà nước còn thể hiện ở việc ổn định giá cả của những mặt hàng khác, không để lợi dụng sự tăng giá của xăng dầu mà tăng giá theo. Kiểm tra, phát hiện và xử lý các hiện tượng lợi dụng tình hình đầu cơ găm hàng trục lợi; giám sát chất lượng xăng dầu bảo đảm cân đo đúng số lượng, bán đúng chủng loại và giá quy định, đồng thời tăng cường kiểm tra, xử lý việc buôn lậu xăng dầu qua biên giới. Những quy định quản lý chặt chẽ và chế tài xử lý nghiêm minh là những tiền đề cần thiết để thực hiện các giải pháp này.

3.3.2 Về phía doanh nghiệp:

Ngoài việc chấp hành nghiêm các giải pháp về phía nhà nước trong quản lý giá và phòng ngừa rủi ro như phần trên, các doanh nghiệp cũng phải tự trang bị cho mình một hệ thống các giải pháp chiến lược để tự bảo vệ mình tránh khỏi những cơn sốc giá dầu trong cơ chế quản lý mới theo hướng cạnh tranh, tự quyết định giá.

3.3.2.1 Nâng cao ý thức và hiểu biết về các công cụ phái sinh trong phòng ngừa rủi ro về giá xăng dầu trên thị trường Việt Nam:

Rào cản đầu tiên đối với các doanh nghiệp và cũng là rào cản lớn nhất đó là tâm lý e ngại và hiểu biết về công cụ phái sinh phòng ngừa rủi ro xăng dầu. Do đó, bản thân các doanh nghiệp trước hết phải tự trang bị cho mình nền tảng khoa học và thực tiễn vững chắc về phòng ngừa rủi ro thông qua các công cụ phái sinh. Cần phải có một bộ phận chuyên biệt, được đào tạo bài bản và cập nhật liên tục tình hình thế giới để thực hiện công tác phòng ngừa rủi ro. Sau khi đã nắm vững các công cụ này, tự bản thân các doanh nghiệp sẽ vượt qua được tâm lý dè chừng, áy ngại trong áp dụng chúng.

Cần thiết phải nâng cao mức độ am hiểu của doanh nghiệp về các loại hợp đồng, sản phẩm phái sinh. Việc sử dụng các công cụ tài chính phái sinh và hoạt động của thị trường tài chính phái sinh cũng chứa đựng những rủi ro tiềm tàng. Thậm chí, khi rủi ro xảy ra rất có thể làm cho doanh nghiệp bị phá sản hay khủng hoảng tài chính nếu hoạt động của thị trường, của doanh nghiệp không hiệu quả. Vì vậy, khi thực hiện phòng ngừa rủi ro biến động giá xăng dầu doanh nghiệp phải xác định đúng công cụ - đúng mục đích. Hiện nay để thực hiện được điều đó doanh nghiệp cần:

- Chủ động hội nhập, hợp tác với kinh tế thế giới: để có thể tiếp thu các công nghệ mới, học hỏi kinh nghiệm, để từ đó có những giải pháp khắc phục các hạn chế khi sử dụng công cụ này. Hơn nữa, khi đã tiếp cận với nền kinh tế thế giới thì áp lực cạnh tranh sẽ tăng cao, buộc các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu nói riêng của chúng ta phải nhanh chóng hoàn thiện cơ sở vật chất kỹ thuật, trình độ chuyên môn, đa dạng hóa dịch vụ thì mới có đủ sức mạnh để đứng vững.

- Đào tạo đội ngũ cán bộ, nhân viên am hiểu nghiệp vụ phòng ngừa rủi ro biến động giá xăng dầu. Loại nghiệp vụ này tuy không mới nhưng rất phức tạp và đòi hỏi người thực hiện phải có khả năng nhanh nhạy, óc phân tích tốt. Công tác đào tạo này phải được thực hiện thường xuyên liên tục và nghiêm túc.

- Các doanh nghiệp phải có tư tưởng chủ động tự phòng vệ các rủi ro. Có môi trường để cởi bỏ tâm lý e ngại khi sử dụng các công cụ tài chính phái sinh với lý do được không ai khen lỗi thì bị phê bình, thậm chí bị xử lý, nhất là những doanh nghiệp nhà nước, tâm lý trách nhiệm còn có ảnh hưởng rất nặng.

3.3.2.2 Nâng cao năng lực tài chính, năng lực cạnh tranh:

Chưa nói đâu xa, để tham gia được trên sàn giao sau đòi hỏi phải có ký quỹ, giá trị các hợp đồng xăng dầu, dầu thô thường rất lớn (hàng triệu, trăm triệu đô la Mỹ), vì

thể đòi hỏi doanh nghiệp phải có năng lực tài chính mạnh, nhất là về vốn. Điều này đặt ra không ít thách thức cho các công ty xăng dầu trong nước. Đa số các doanh nghiệp xăng dầu Việt Nam hiện nay thiếu tích lũy tài chính cần thiết và phản ứng yếu ớt, thiếu linh hoạt trước mỗi đợt biến động của giá dầu thế giới. Nói cách khác, nhiều năm qua, những doanh nghiệp này đã quen với cơ chế bù lỗ, chưa thực sự chủ động trong kinh doanh, chưa có chiến lược kinh doanh hiệu quả, doanh nghiệp hoạt động công kênh và giao dịch kém hiệu quả trên thị trường thế giới. Thực tế này đòi hỏi các doanh nghiệp trong nước phải thực hiện được tích lũy tài chính và xây dựng chiến lược kinh doanh phù hợp, tiết giảm tối đa chi phí để tự nâng cao năng lực tài chính, năng lực vốn.

Trong công tác nâng cao năng lực cạnh tranh, cần chú trọng xây dựng văn hóa cạnh tranh, xây dựng văn minh thương nghiệp và phát triển mạnh hệ thống đại lý/tổng đại lý cũng như hệ thống bán lẻ (các cửa hàng xăng dầu).

- Xây dựng văn hóa cạnh tranh: thường xuyên phổ biến, quán triệt một cách sâu rộng để người lao động có những nhận thức đúng về tình hình mới, tăng cường giáo dục đạo đức nghề nghiệp cho người lao động, kiên quyết xử lý những trường hợp vi phạm đạo đức kinh doanh, gây phiền nhiễu cho khách hàng, gây ảnh hưởng tới uy tín của doanh nghiệp.

- Xây dựng văn minh thương nghiệp: tăng cường xây dựng thương hiệu, xây dựng hình ảnh và quảng bá thương hiệu, quảng bá hình ảnh không chỉ trong nước mà còn trên trường quốc tế.

- Phát triển hệ thống đại lý/tổng đại lý, hệ thống bán lẻ: hệ thống đại lý/tổng đại lý là mấu chốt sống còn của các doanh nghiệp, nếu không có hệ thống này, các doanh nghiệp sẽ tê liệt đường phân phối, mất thị phần. Do đó, các chính sách đối với đại lý/tổng đại lý phải hết sức linh hoạt và dựa trên cơ sở mối quan hệ đối tác lâu dài, đảm bảo lợi ích của cả hai bên. Hệ thống bán lẻ là bộ phận mang lại khoản lợi nhuận không nhỏ cho doanh nghiệp, ngoài ra, trong những lúc thị trường bất lợi thì đây chính là nguồn lấy ngắn nuôi dài, là nguồn thu nhập nuôi sống doanh nghiệp và cũng là phương tiện quảng bá hình ảnh doanh nghiệp tốt nhất, thiết thực nhất. Xây dựng mới và mua lại là 02 lựa chọn để phát triển cửa hàng xăng dầu. Trong tình hình hiện nay, giải pháp mua lại dường như là tốt hơn.

KẾT LUẬN CHƯƠNG III

Một hệ thống các giải pháp hợp lý cho cơ chế quản lý giá, phòng ngừa rủi ro là những tiền đề quan trọng cho việc bình ổn giá xăng dầu ở Việt Nam, giúp các doanh nghiệp, người dân và cả nền kinh tế - xã hội nói chung không phải hứng chịu những ảnh hưởng to lớn từ sự biến động của giá xăng dầu thế giới. Chương III của luận văn đã trình bày những giải pháp liên quan vấn đề này, có thể rút ra những điểm chính như sau:

1. Giá dầu thế giới có xu hướng gia tăng trong những năm sắp tới do nguồn cung ngày càng giảm trong khi nhu cầu thế giới gia tăng mạnh mẽ, đặc biệt là khu vực Châu Á. Trong xu hướng đó, giá dầu thế giới sẽ có những đợt dao động lên xuống thất thường, vượt ngoài dự đoán.

2. Tuy Việt Nam đã có nhà máy lọc dầu, nhưng mới chỉ đáp ứng được 30% nhu cầu xăng dầu nội địa, trong khi đó, nhu cầu xăng dầu của nền kinh tế càng ngày càng gia tăng. Vì thế, tiêu thụ xăng dầu ở Việt Nam vẫn còn phụ thuộc nhiều vào nhập khẩu, giá xăng dầu do đó vẫn chịu tác động mạnh của giá thế giới. Nghị định 84 ra đời nhưng về cơ bản còn nhiều hạn chế khi áp dụng trên thực tế, lớn nhất vẫn là cơ chế quản lý giá chưa linh hoạt, còn mang nặng tính đăng ký, hành chính khiến các doanh nghiệp vẫn chưa chủ động trong kinh doanh. Người dân còn mang nặng sức ỳ tâm lý, chưa quen với những đợt lên xuống thất thường của giá xăng dầu, thậm chí có những phản ứng mạnh. Do vậy, giá xăng dầu ở Việt Nam sẽ vẫn còn những cơn “nóng – lạnh” khó đoán mặc dù biên độ dao động nhỏ hơn so với giá thế giới. Chính điều này đòi hỏi các doanh nghiệp/các nhà đầu tư phải xây dựng cho mình một phương thức phòng ngừa rủi ro. Các công cụ phái sinh, đặc biệt, hợp đồng giao sau là lựa chọn tốt nhất cho vấn đề này.

3. Để có thể có được cơ chế quản lý giá và phòng ngừa rủi ro hợp lý, cần thiết phải nhận dạng được bài toán giá xăng dầu ở Việt Nam, nắm được các yêu cầu của bài toán này. Theo tác giả, các yêu cầu của bài toán này như sau:

- Thực hiện có hiệu quả chuyển dịch cơ chế quản lý giá sang cơ chế thị trường có quản lý của nhà nước.

- Tạo lập môi trường cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp.
- Người tiêu dùng và cả các doanh nghiệp phải quen dần với những cú sốc giá dầu một khi cơ chế giá trong nước tiến gần đến giá thế giới. Ngoài ra, từng bước hình thành ý thức tiết kiệm năng lượng trong xã hội.
- Tăng cường thực hiện phòng ngừa rủi ro, đặc biệt là việc áp dụng các công cụ phái sinh.

4. Luận văn đã đề xuất các giải pháp về phía Chính phủ và về phía các doanh nghiệp nhằm thiết lập một cơ chế quản lý giá và phòng ngừa rủi ro phù hợp để bình ổn giá xăng dầu tại Việt Nam, bao gồm:

- Nhóm giải pháp về ổn định nguồn cung;
- Nhóm giải pháp về điều hành hệ thống phân phối;
- Nhóm giải pháp định hướng người tiêu dùng;
- Nhóm giải pháp về cải cách cơ chế quản lý giá;

Ngoài ra còn có nhóm giải pháp kiến nghị về phía các doanh nghiệp.

---000---

KẾT LUẬN

Cuộc họp báo ngày 20/09/2011 do Bộ Tài Chính chủ trì đã mở ra nhiều dư luận khác nhau. Hai “siêu bộ” Tài chính và Công thương vẫn còn nhiều khúc mắc trong cơ chế điều hành giá xăng dầu. Điều này tự bản thân nó đã cho thấy cơ chế điều hành giá xăng dầu ở Việt Nam hiện nay vẫn chưa phù hợp, chưa giải quyết thỏa mãn được lợi ích của 03 đối tượng: nhà nước – doanh nghiệp – người tiêu dùng. Đặc biệt, trong các cơ chế đã qua, bóng dáng các công cụ phòng ngừa rủi ro vẫn còn chưa xuất hiện. Một cơ chế mới hiệu quả hơn cần được triển khai, nhất là trong bối cảnh hội nhập kinh tế thế giới như vũ bão hiện nay.

Nghiên cứu vấn đề này, Luận văn đã hoàn thành những mục tiêu đề ra như sau:

- Hệ thống hóa các lý luận cơ bản về xăng dầu, quản lý giá; phân tích tình hình thị trường xăng dầu thế giới, các mô hình quản lý giá ở một số quốc gia trên thế giới.
- Phân tích tình hình biến động giá xăng dầu tại Việt Nam thời gian qua; đánh giá hiệu quả chính sách quản lý giá của Việt Nam trong ngành xăng dầu, phân tích nguyên nhân của những mặt hạn chế.
- Dự báo xu hướng giá xăng dầu thế giới và Việt Nam, đề xuất những giải pháp kiến nghị với Chính phủ và các doanh nghiệp ngành xăng dầu nhằm thiết lập mô hình hiệu quả nhất trong việc hoàn thiện cơ chế quản lý giá góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước.

Điều quan trọng hơn cả là phải có sự đồng thuận, chia sẻ giữa 03 khu vực: nhà nước – doanh nghiệp – người dân. Sự đóng góp của cả 03 khu vực này sẽ tạo nên nguồn sức mạnh lớn lao để vận hành và hoàn thiện cơ chế mới. Việc vận hành và hoàn thiện đó cần phải có mục tiêu rõ ràng, không phải chỉ nhằm vào lợi ích người tiêu dùng hay doanh nghiệp, hay nhà nước mà phải nhằm bình ổn thị trường, bình ổn giá xăng dầu, hạn chế những tác động tiêu cực của biến động giá thế giới đến tổng thể kinh tế - xã hội Việt Nam, kìm hãm đà tăng của chỉ số giá cả CPI, hạn chế tình trạng lạm phát, qua đó thúc đẩy sự ổn định và tăng trưởng mạnh mẽ, bền vững của nền kinh tế Việt Nam.

---000---

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT:

1. Quản trị rủi ro tài chính – TS. Nguyễn Thị Ngọc Trang, Nhà xuất bản Thống kê.
2. Tài liệu Bồi dưỡng nâng cao kỹ thuật xăng dầu năm 2006 – Bộ Thương Mại.
3. Phát triển thị trường xăng dầu Việt Nam đến năm 2020 – TS. Trần Hiệp Thương.
4. Quản lý giá cả trong nền kinh tế thị trường – Lưu Húc Minh, Mậu Đại Văn, Nhà xuất bản chính trị quốc gia.
5. Chính sách và giá xăng dầu ở Việt Nam – Tạp chí Dầu khí số 08/2004.
6. Các rào cản trong việc sử dụng các sản phẩm phái sinh – TS. Nguyễn Thị Ngọc Trang – www.ueh.edu.vn
7. Nghiệp vụ phòng vệ rủi ro giá xăng dầu – www.svnckh.com
8. Ảnh hưởng của tăng giá xăng dầu: một số phân tích định lượng ban đầu – Nguyễn Đức Thành, Bùi Trinh, Đào Nguyên Thắng, Tạp chí khoa học – ĐHQG Hà Nội.
9. Quyết định 187/2003/QĐ-TTG của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành quy chế quản lý kinh doanh xăng dầu.
10. Nghị định 55/2007/NĐ-CP ngày 06/04/2007 của Thủ tướng Chính phủ về kinh doanh xăng dầu.
11. Nghị định 84/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ về kinh doanh xăng dầu.
12. Số liệu và thông tin từ:
 - Cổng thông tin điện tử Chính phủ: www.custom.gov.vn
 - Tổng Cục Thống kê: www.gso.gov.vn
 - Bộ Công thương: www.moit.gov.vn
 - Bộ Tài chính: www.mof.gov.vn
13. Các trang web:
 - Tập đoàn Dầu khí Việt Nam: www.petrovietnam.com.vn
 - Tổng Công ty xăng dầu Việt Nam: www.petrolimex.com.vn
 - Tổng Công ty Dầu Việt Nam: www.pvoil.com.vn
 - Ngân hàng thế giới tại Việt Nam: www.worldbank.org.vn
 - Website tin tức: www.home.vnn.vn

TÀI LIỆU TIẾNG ANH:

1. Risk Mangement Framework for the Petroleum Supply Chain - Leão J. Fernandes, Ana Paula Barbosa-Póvoa and Susana Relvas – Potugal.
2. Oil Price Risk and Risk Management Strategies – Nedia Miller – US.
3. Oil price history and analysis – www.wtrg.com
4. Commodity saving funds – www.worldbank.org
5. Domestic Petroleum Price – www.imf.org
6. Số liệu và thông tin từ các trang web:
 - Cơ quan năng lượng quốc tế: www.iea.org
 - Quỹ tiền tệ quốc tế: www.imf.org
 - Ngân hàng thế giới: www.worldbank.org
 - Cơ quan thông tin năng lượng Mỹ: www.eia.gov.us
 - Sàn giao dịch giao sau New York: www.nymex.com
 - Sàn giao dịch giao sau Thượng Hải: www.shfe.com.cn
 - WTRG Economics: www.wtrg.com
 - Social Science Research Network: www.ssrn.com
 - Website: www.energysights.net

---000---